UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

LE

TRANSPORT DES VINS

PAR

WAGONS-FOUDRES

THÈSE

POUR LE DOCTORAT ÈS-SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES

PAR

Georges BOURDIOL

MONTPELLIER
IMPRIMERIE G. FIRMIN, MONTANE ET SICARDI
Rue Ferdinand-Fabre et Quai du Verdanson
—
1910

THÈSE

POUR LE DOCTORAT ÈS-SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

LE

TRANSPORT DES VINS

PAR

WAGONS-FOUDRES

THÈSE

POUR LE DOCTORAT ÈS-SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES

ACAD. LUGD BAT. BIBL.

PAR

Georges BOURDIOL

MONTPELLIER
IMPRIMERIE G. FIRMIN, MONTANE ET SICARDI
Rue Ferdinand-Fabre et Quai du Verdanson

1910

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. Vigié, Doyen, professeur de Droit civil, chargé du cours d'Enregistrement.

Brémond, Assesseur, professeur de Droit administratif.

Glaize, professeur honoraire.

Laborde, professeur de Droit criminel, chargé du cours de Législation et Economie industrielles.

Charmont, professeur de Droit civil.

Chausse, professeur de Droit romain.

Valéry, professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.

Perreau, professeur de Procédure civile.

Margat, professeur de Droit civil.

Moye, professeur de Droit international public.

Rist, professeur d'Economie politique.

Barthélemy, agrégé, chargé du cours de Droit constitutionnel

Giffard, agrégé, chargé du cours d'Histoire générale du Droit.

Morin, agrégé, chargé du cours de Droit Civil approfondi.

Bridrey, agrégé, chargé du cours de Droit romain.

Nogaro, agrégé, chargé du cours d'Économie politique.

Rochette, secrétaire.

MEMBRES DU JURY :

MM. Valéry, *président.*
Laborde,
Nogaro, } *assesseurs.*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

LE

TRANSPORT DES VINS

PAR

WAGONS-FOUDRES

Dans notre région essentiellement viticole, d'où sortent tous les ans comme d'une source hélas trop abondante des millions et des millions d'hectolitres de vin, où passent comme un flot les vins étrangers, autrefois d'Italie et d'Espagne, actuellement d'Algérie, une grosse question est celle du transport de cette masse énorme de liquide vers tous les centres de consommation de France et les quelques marchés d'Europe qui s'approvisionnent chez nous. En fûts de toute taille, par voie d'eau et voie de fer, le vin s'achemine toute l'année, véritable fleuve avec ses crues de l'automne et du printemps.

Toutes les entreprises de transport, Compagnies maritimes, fluviales et de chemins de fer, rivalisent pour attirer à elles la plus grosse part de ce trafic et tâchent de présenter à leur clientèle des

avantages de plus en plus grands de sécurité, de rapidité et surtout d'économie. L'importance de ce dernier facteur s'accroît en effet de jour en jour. La surproduction ayant abaissé à son extrême limite le prix des vins, le coût du transport est devenu un élément considérable du prix de la marchandise. C'est ainsi que des vins de 7 ou 8 francs l'hecto payent de 4 à 5 francs pour aller du Midi à la région de Nancy par exemple. Au cours de cette concurrence entre transporteurs et de ces difficultés des producteurs à écouler leur marchandise, apparut, ou plutôt se développa un mode de transport particulièrement économique qui allait rendre un service signalé à la viticulture et assurer la victoire des chemins de fer sur ses adversaires, les compagnies maritimes ou fluviales de navigation, en ce qui concernait le transport des vins.

Ce fut le transport par wagons-réservoirs, wagons-citernes ou wagons-foudres, c'est-à-dire le transport dans de grands récipients fixés à demeure sur des wagons.

C'est ce mode de transport en lui-même et dans ses conséquences que nous allons essayer d'étudier. La question, quoique peut-être trop directement pratique et prêtant peu à la généralisation, peut présenter cependant quelque intérêt.

L'industrie du transport par wagon-réservoir a pris, en effet, aujourd'hui, un développement considérable et qui va grandissant. Elle constitue une anomalie dans notre organisation des chemins de fer en associant, pour l'exploitation, de simples

commerçants aux compagnies concessionnaires. Elle menace de mort des industries et commerces locaux très florissants, comme la fabrication et la location de futailles. Enfin, on peut, en l'étudiant, observer certains phénomènes économiques que l'on va souvent étudier au-delà de nos frontières ou au-delà des mers : tels que la formation de groupements ayant pour objet la domination du marché, véritables cartels, transformés demain peut-être en trust.

Nulle part mieux que dans cette industrie aussi, on n'a pu observer le phénomène de la rente industrielle, avec son dénivellement considérable du taux de l'intérêt en faveur des premiers exploitants, et toute son instabilité qui ramène vite le taux normal par l'afflux brusque des capitaux.

Enfin, quelques questions de théorie et de pratique juridique se posent ; nous tâcherons de les résoudre en leur appliquant les principes généraux de notre droit et en nous aidant des quelques solutions jurisprudentielles intervenues dans la matière.

HISTORIQUE

L'Origine des wagons-réservoirs. — La spécialisation des wagons. — La question du matériel appartenant aux particuliers. — Les premiers tarifs. — Le premier wagon-réservoir et les premières entreprises de location de wagons-réservoirs. — Le wagon-foudre.

L'usage du wagon-réservoir, pour le transport des vins et des alcools, si répandu aujourd'hui, était totalement ignoré vers 1875. Il fut imaginé à cette époque dans la région de l'Est, par des personnes qui avaient sous les yeux les procédés employés pour le transport de la bière dans des wagons appartenant à des particuliers.

L'origine du wagon-réservoir

L'idée nouvelle fut de remplacer le petit fût, mobile, c'est-à-dire pouvant aller de la cave au wagon et réciproquement, par le grand récipient fixé au wagon, vidé et rempli par un système de robinets et de pompes. Les avantages de ce procédé doivent être sérieux, puisque dans des régions très diffé-

rentes et pour des liquides très variés, on retrouve la même évolution. Dans les départements du Nord ce sont de grands chalands que l'on aménage pour le transport des alcools ou flegmes sur Paris, « les barques-citernes », comme on les appelle dans le pays ; dans nos ports ce sont ces grands pétroliers, véritables réservoirs flottants, que l'on relègue dans des bassins spéciaux à cause de leur redoutable cargaison. Il y a quelques années à peine, de petits voiliers apportaient à nos commerçants du Midi les vins d'Espagne ou d'Italie, dans de grands foudres bien arrimés à fond de cale. Aux Etats-Unis, des puits d'extraction du pétrole aux raffineries, depuis bien longtemps déjà le pétrole parvenait par wagons-réservoirs ; depuis quelques années, jugeant le progrès insuffisant, on les a remplacés eux-mêmes par la grande entreprise des « pipes lines », ou transport par conduits de 5 à 600 kilom. de développement dans lesquels le pétrole brut est refoulé par de puissantes pompes. Cette transformation des transports de liquide rendue possible par l'accroissement des maisons de commerce ou des industries, si elle ne supprime pas complètement le logement toujours très coûteux dans de petits récipients, le reporte tout à fait dans les derniers moments de la circulation, quand la marchandise passe aux mains du consommateur. Il est alors facile au débitant de posséder un jeu de ces petits récipients qui, lui faisant retour, servent un grand nombre de fois ; ainsi se réalise une première économie. Economie

aussi au cours des voyages successifs pour arriver au débitant par la suppression de l'encombrement des usines, magasins et gares, la simplification des manutentions, la diminution des déchets et des avaries, la rapidité des transports, etc.

La spécialisation des wagons

En France, pour le transport des vins par chemins de fer, le progrès dans ce sens n'est devenu possible que grâce à un hasard heureux. Il demande, en effet, une spécialisation des véhicules que nos compagnies françaises ont toujours repoussée, peut-être avec raison. Où s'arrêter, en effet, quand on est entré dans cette voie ? Comment satisfaire les demandes d'un public qui peut exiger la fourniture des wagons dans un délai déterminé ? Que de pertes lors du chômage des industries au service desquelles les wagons spécialisés sont destinés ? Quels déchets au cas de transformation ou de disparition de ces industries ? Quelles difficultés pour les chargements en retour ? Quelles complications pour la construction et les réparations de ces wagons ? « Les transports que les chemins de fer ont à opérer (dit M. Picard dans son ouvrage, t. 3, p. 308), sont extrêmement variés. A une certaine époque, la tendance des compagnies a été de spécialiser les wagons, d'en multiplier les types, de les adapter aux diverses catégories de marchandises. Mais on n'a pas tardé à reconnaître les inconvénients de cette spécialisation excessive, au point de vue de la construction et de l'entretien, et

même au point de vue de l'exploitation. Le matériel roulant s'éparpille, en effet, non seulement sur toute l'étendue du réseau concédé à la même compagnie, mais encore sur les diverses parties du territoire, par suite des échanges entre les différents réseaux, et souvent même à l'étranger, par suite des transports internationaux. Sauf pour certains courants de circulation nettement dessinés, il est généralement impossible d'affecter des wagons aux gares qui donnent lieu à des chargements d'une nature déterminée et de compter sur leur retour périodique à des dates fixes ou à peu près fixes. Aussi en est-on revenu à un nombre restreint de modèles parmi lesquels prédominent le wagon plat ou plateforme, le wagon découvert à bords verticaux de 0,80 ou 1 mètre, ou wagon-tombereau, et le wagon fermé.

Le Nord, en 1885, sur 42.097 wagons, avait :

18.527	wagons	tombereaux ;
6.404	—	fermés ;
4.020	—	pour marchandises à factage ;
3.902	—	plateformes ;
1.950	—	à coke ;
1.750	—	à bestiaux ;
1.508	—	à bois et raccordement ;
1.150	—	à pierre ;
1.040	—	plats pour transport de rails ;
1.000	—	de 12 tonnes ;
650	—	à sable ;
90	—	.....
51	—	de secours ;

45 wagons pour le transport des chaudières, plaques tournantes, engrenages ;
8 — à deux trains ;
1 — citerne.

Cette situation montre que les wagons spéciaux sont peu nombreux et ne comportent que peu de types différents. La nature particulière du trafic sur les autres réseaux y a déterminé la création de quelques modèles que ne comportent par les services du Nord : tels sont les wagons à glace, les wagons à acide, etc. Mais ces types sont exceptionnels.

On voit donc combien peu les compagnies se soucient de spécialiser leur matériel. Mais ce que les compagnies ne peuvent faire sans courir de grands risques, peut être fait avec moins d'aléa par chaque industriel, mieux informé qu'elles sur son industrie. Il faut, pour cela, qu'il puisse bénéficier de la circulation sur les voies des compagnies et de leur traction. Or, c'est là une conception absolument contraire à notre système des chemins de fer, système de monopole absolu et de responsabilité absolue, aux mains de compagnies surveillées par l'Etat.

La question du matériel appartenant aux particuliers.

Mais les besoins de la pratique devaient conduire à négliger l'illogisme qui en résulterait et à permettre ce que l'on a appelé « la fourniture des wagons par les particuliers ». Ce que l'on eut d'abord en vue, ce fut moins de permettre la spécia-

lisation de véhicules destinés à un transport particulier, que l'accroissement du nombre de wagons en circulation sur les lignes pour obvier aux inconvénients des crises de transport par manque de matériel, qui commençaient déjà à jeter le désordre dans le commerce et que les compagnies se prétendaient impuissantes à conjurer. On avait en vue surtout les grandes usines métallurgiques, les carrières et les mines. On pensait, qu'assez riches pour posséder en propre le matériel nécessaire à leurs transports, elles y trouveraient, surtout celles qui avaient obtenu la concession d'embranchements particuliers, de grands avantages d'économie et de régularité. Ainsi, une partie du matériel des compagnies se trouverait libéré et pourrait s'employer à d'autres transports.

L'intérêt général et les intérêts particuliers semblaient donc trouver également satisfaction dans cette innovation. Ce fut vers 1860 que la question se posa pour la première fois. Voici ce que dit, à ce sujet, M. Colson, dans son livre *Transports et Tarifs* : « A diverses reprises, l'opinion publique a demandé que l'on donnât plus de facilités aux particuliers pour la fourniture de wagons destinés à leurs transports. La question a été étudiée pour la première fois par la commission d'enquête instituée en 1861, sous la présidence de M. Michel Chevallier (et qui comprenait des représentants des compagnies) ; elle se rattachait en effet très étroitement à celle de l'insuffisance du matériel des compagnies. La commission reçut

les dépositions absolument favorables de plusieurs industriels de la région du Nord et de la région du Centre de la France. En revanche, les compagnies formulèrent, devant elle, de nombreuses objections ; elles firent valoir que la fourniture des wagons obligerait les industriels à des mises de fond hors de proportion avec leurs ressources et pourrait être une cause de dangers ou d'embarras pour l'exploitation. Néanmoins, l'avis de la commission fut qu'il serait utile de favoriser, dans certains cas spéciaux, « la fourniture des wagons par les expéditeurs, et l'attention des compagnies fut appelée sur cet avis par une circulaire ministérielle du 1er janvier 1864 ». Cette circulaire, très importante pour les chemins de fer, traitait toutes sortes de questions. Elle contenait : 1° des mesures obligatoires.

2° Des mesures dont l'application ne pourrait avoir lieu qu'à la suite de modifications apportées au cahier des charges, aux lois ou règlements. Le texte qui concernait les wagons particuliers et que voici, appartenait à cette deuxième catégorie : « Je recommande à votre attention l'avis de la commission, relatif à la fourniture des wagons par les expéditeurs. Je suis convaincu qu'il y aurait avantage, pour les compagnies et pour le public, à entrer dans cette voie, où l'on trouverait peut-être ainsi la meilleure solution des questions que soulève, à certaines époques, presque périodiques, l'insuffisance momentanée des moyens de transport des compagnies. »

Le procédé ainsi préconisé n'était pas une invention de la commission d'enquête. Il existait, et très développé en Angleterre, où il cadre mieux avec la législation plus libérale des chemins de fer, et c'est certainement à son imitation, alors de mode en France sur toutes choses, que l'on y avait songé. On revint d'ailleurs sur cette idée, alors qu'elle commençait déjà à passer dans l'application. Ce fut M. Dietz Monnin qui, en 1874, la proposa au nom de la commission d'enquête de l'assemblée nationale, toujours comme remède aux crises de transport ; l'intérêt du commerce était passé sous silence ou à peu près. Voici ce que pense M. Colson sur cette question de savoir si la fourniture des wagons particuliers remédie aux crises de transport : « A un autre point de vue, dit-il, il ne faudrait pas attribuer à la mesure des vertus qu'elle ne peut avoir, et la considérer comme susceptible de remédier aux crises de transport. Les wagons particuliers sont toujours affectés à un service déterminé, par exemple aux relations entre une mine et une usine ; leur nombre est nécessairement limité. Ils répondent à des besoins nettement définis et ne peuvent être détournés de leur destination normale. S'ils permettent aux concessionnaires d'apporter une réduction plus ou moins importante à l'effectif de leurs véhicules, ils ne sauraient à aucun titre constituer une ressource pour les besoins exceptionnels de la circulation, n'augmentent nullement l'élasticité du matériel

des compagnies, ne diminuent en rien son insuffisance aux heures de crise. »

C'est là une appréciation un peu absolue, notamment en ce qui concerne les réservoirs qui eux répondent à des besoins assez larges puisqu'ils relient toute une grande région, les départements vinicoles, aux centres de consommation les plus divers, et non pas deux points fixes de départ et d'arrivée. Aussi peut-on dire, en ce qui les concerne, qu'ils sont d'utiles auxiliaires des compagnies aux temps de gros trafic des vins, en les débarrassant à ce momment-là, sans qu'elles aient à subir le chômage d'hiver pour ce matériel auxiliaire.

D'ailleurs, non seulement pour les réservoirs, mais d'une façon générale pour tous les wagons particuliers, l'efficacité de leur emploi contre les crises de transport apparaît, dès que l'on dépasse l'usage un peu étroit auquel semble les croire, surtout destinés M. Colson, le service d'un établissement industriel déterminé à un autre. Cet usage s'est élargi et le commerce a aujourd'hui des wagons pour toutes sortes de transports. Les compagnies peuvent même les utiliser en retour, à la condition de n'en pas changer les itinéraires, à l'exclusion toutefois des wagons-réservoirs. On est même allé plus loin et on a parfois imaginé que l'on pourrait créer un matériel absolument identique à celui des compagnies qu'on leur louerait quand elles se trouveraient dans l'embarras. L'expérience, qui d'ailleurs n'a pas abouti, fut tentée en 1871 pendant la grande crise de trans-

ports, occasionnée par la reprise brusque des affaires, l'évacuation des troupes allemandes, et les troubles généraux résultant de la guerre. Aux Etats-Unis, au contraire, certaines sociétés ont pu se constituer dans ce but, dont la principale est « l'United States Rolling Stock Cy », amplement pouvue de wagons, voitures et locomotives.

Les premiers tarifs

Quoi qu'il en soit et toute question d'intérêt général mise à part, l'intérêt des particuliers était en jeu, et leurs revendications, aidées par la pression ministérielle, aboutirent à une série de tarifs qui sont venus depuis peu, comme nous le verrons, se fondre dans un tarif commun, le P. V. 129. Les divergences de détails qui ont subsisté dans chaque réseau particulier, malgré l'application d'un tarif commun, sont contenues dans les tarifs connus sous le nom de Tarifs P. V. 29. Ces tarifs 129 et 29, dont l'unité de dénomination n'existe d'ailleurs que depuis peu de temps, n'ont subi dans leurs dispositions d'ensemble que peu de modifications. La plus considérable, peut-on dire, et qui ne leur est pas particulière, est celle qui a eu pour but de les mettre en harmonie avec le texte de la loi Rabier, c'est-à-dire de supprimer les clauses d'irresponsabilité contenues dans ces tarifs, tout au moins dans ce qu'elles avaient de trop visiblement illégal.

Pour la Compagnie P.-L.-M., le premier tarif ayant trait aux wagons particuliers, fut, en 1872,

le tarif P. V. 15, dans lequel on inséra des dispositions s'appliquant aux wagons glacières destinés à transporter les fûts de bière. En 1875, le P. V. 13 *bis* reçut des dispositions réglementant le transport des eaux-de-vie, flegmes (alcool brut de betterave), trois-six et vins en wagon-réservoir. C'est ce tarif qui, après avoir pris le nom de tarif 32, est devenu le P. V. 29 actuel. Par la suite, ces tarifs, ainsi que ceux des autres compagnies, s'élargirent et on put transporter en wagons particuliers une grande quantité de liquides et une infinité d'autres marchandises. Les tarifs se divisèrent alors en deux parties, la première ayant trait au transport des liquides par wagons-réservoirs, la deuxième aux transports des marchandises dans des wagons particuliers autres que les wagons-réservoirs. Cette division se retrouve encore aujourd'hui, mais l'importance des transports des liquides est telle dans cette question des transports en wagons particuliers, que la réglementation générale est édictée à leur sujet, les tarifs procédant par renvoi pour la majorité des dispositions applicables aux wagons particuliers autres que les wagons-réservoirs. Ces derniers seuls ont d'ailleurs bénéficié des avantages d'un tarif commun. Indiquons que pour faciliter le développement des transports par wagons-réservoirs, les compagnies firent homologuer une disposition leur permettant de donner en location leurs wagons-plateformes pour les aménager par l'adjonction de foudres et de cuves. Mais ce pro-

cédé s'est peu généralisé, tout au moins sur le réseau P.-L.-M., qui n'en a guère loué qu'une dizaine, utilisés surtout pour le transport d'acides.

Le premier wagon-réservoir et les premières entreprises de location de wagons-réservoirs.

Les premiers wagons furent construits d'après les plans d'un ingénieur d'Epinal, M. Lepage, vers 1875, dès que l'on eut obtenu l'insertion nécessaire dans les tarifs.

Les plans avaient été élaborés à la fois en vue du transport des vins et des alcools. Le wagon figura à l'exposition de 1878, et voici la description que l'on en trouve sur le compte-rendu de cette Exposition : « Le wagon-réservoir de M. Lepage, d'Epinal, est un véhicule de la forme ordinaire d'un wagon couvert, dans lequel est installé un réservoir cylindrique, en tôle étamée, d'une capacité de 105 à 110 hectos. Divers aménagements intérieurs, tels que pompe pour le remplissage et la vidange, clapet d'échappement des gaz à l'intérieur de la caisse, tube de niveau du liquide, etc., complètent cette installation. En usage depuis plusieurs années sur les lignes françaises, ces wagons sont appréciés du commerce, et leur nombre paraît devoir s'accroître. » Ces wagons, dont le type n'a pas été modifié, et dont les premiers construits qui ont plus de trente ans d'âge, subsistent d'ailleurs encore, fit l'objet d'un brevet. A ce propos, peut se poser une question que nous retrouverons plus tard au sujet d'un autre wagon breveté, le wagon-plateforme. La compa-

gnie qui admet un pareil wagon à circuler ne conclut-elle pas, ce faisant, un traité particulier, interdit par tous les cahiers des charges depuis 1858 ? En effet, le tarif ne sera accessible qu'à un seul et pourra s'analyser, semble-t-il, en une simple convention entre la compagnie et l'inventeur. Mais en réalité, l'impossibilité où est le public d'user du tarif, ne provient pas de ce qu'il n'est offert qu'à un seul, elle provient des règles générales du droit des brevets. Il n'y a là qu'un cas particulier de la restriction qu'apporte ce droit à l'emploi commercial d'un objet par le public. Aussi bien, on pourra construire et faire admettre à la circulation des wagons semblables, la compagnie n'a pas à connaître de l'existence ou de la légitimité du brevet ; elle appliquera le tarif ; mais on aura alors à se défendre contre l'action en contrefaçon du breveté, à moins qu'on n'ait obtenu la cession du brevet ou une licence d'exploitation.

C'est après avoir obtenu de pareilles licences que les premiers commerçants mirent en circulation les réservoirs qui leur servaient à transporter leurs vins ou leurs alcools. Dès l'origine même, ces licences furent demandées par des personnes dont l'idée était de constituer un matériel suffisant pour pouvoir le donner en location au commerce. Ce fut ce qui amena le développement de ce moyen de transport que, vu le prix des wagons-réservoirs, bien peu de maisons auraient pu utiliser pour leur service particulier. Ce fut un financier de Paris qui, le premier, frappé par les bé-

néfices que l'on pouvait tirer de l'affaire, créa la première maison de location en 1878-79 : la Société Générale de transport de liquides, qui existe encore aujourd'hui. Son matériel s'accrut graduellement jusqu'à compter aujourd'hui 500 wagons-réservoirs. Il fut construit aux ateliers de la Compagnie française de construction de matériel de chemins de fer, à Ivry-Port. Ces wagons arrivèrent dans notre région chargés des alcools du Nord, et les correspondants de la Société Générale de transport des liquides dans le Midi, reçurent l'ordre de les louer aux commerçants qui avaient des vins à destination du Nord et notamment de Paris. Mais ces premières locations pour le vin ne se firent pas sans difficultés. Habitué à expédier son vin dans le bois, le commerce hésita à le loger dans la tôle étamée, sachant par diverses expériences de fûts en fer, que le vin y prenait une couleur douteuse et perdait sa limpidité, « se plombait », suivant le terme du métier. La fourniture des wagons fut alors faite gratuitement à titre d'essai à certaines maisons qui se hasardèrent. L'expérience n'eut pas de mauvais résultats et sembla bien prouver que dans une tôle bien étamée et pour un séjour peu prolongé d'une dizaine de jours, le vin ne subissait aucune dépréciation. Dès lors, les propriétaires de wagons-réservoirs, comme ils l'avaient prévu, louèrent leurs wagons pour porter les alcools du Nord au Midi et les vins du Midi au Nord. On comprend quels grands avantages on retira de ce voyage de retour que les compagnies de chemins

de fer recherchent avec tant de soin pour leur propre compte et qui se trouvait assuré. Ce fut pour cette industrie une période de très grande prospérité.

Cependant, le métier resta quelque temps stationnaire. Il était peu connu, et d'ailleurs le commerce ne s'habituait pas vite à remplacer le fût par le réservoir. La marchandise inférieure seule, semblait-il, pouvait s'expédier dans ces récipients, et les maisons seules qui en trafiquaient pouvaient s'en servir. Pourtant, 7 ou 8 ans après la création de la Société dont nous venons de parler, s'en forma une autre, à Paris également : la Compagnie des wagons-réservoirs, qui compte actuellement comme matériel de fer 58 wagons-réservoirs pour le transport des alcools, et 164 pour les vins et alcools. On voit que l'idée essentielle de toutes ces sociétés est l'idée d'un double voyage. Si on s'en était toujours tenu à ce point de vue, l'industrie serait restée limitée, les alcools allant du Nord au Midi ne pouvant pas alimenter un matériel trop considérable.

Le wagon-foudre

Mais vers 1895, une idée nouvelle apparut ; sous diverses influences, comme la connaissance des bénéfices considérables de cette industrie, la demande des négociants en vins qui commençaient à trouver sensible l'économie réalisée par ce mode nouveau de transport jusqu'alors dédaigné, leur répugnance persistante toutefois pour le loge-

ment en fer et aussi le bon marché relatif des cuves de bois, amena la construction par une maison de Béziers de wagons spécialisés pour le transport des vins seuls. Ce furent les ancêtres des wagons-foudres actuels. Toutefois, les premiers de ces wagons ne portaient pas des foudres proprement dits, mais une seule cuve de bois posée à plat sur la plateforme.

Ainsi conçue, l'entreprise de location de wagons-foudres fut encore très rémunératrice, malgré que l'on n'eût plus qu'un voyage productif. Nous avons d'ailleurs fait remarquer que le capital engagé était sensiblement moindre pour des wagons de même contenance.

Dès lors, l'industrie allait se modifier puisqu'il lui suffisait de s'adresser à la clientèle des vins seule et que cette clientèle était extrêmement étendue. Pour le transport des vins, le wagon-réservoir entrait en lutte directe avec la futaille, et allait se développer sans cesse au détriment de celle-ci, aidé en cela par la baisse constante du prix des vins. Le nombre de ces wagons allait monter rapidement à 5 ou 6000, aux mains de puissantes sociétés disposées plutôt à s'unir qu'à se concurrencer et ainsi allait naître une grande industrie locale.

PREMIÈRE PARTIE

ORGANISATION ACTUELLE DE L'INDUSTRIE

Vue d'ensemble

LE MATÉRIEL. — LE RÉGIME ADMINISTRATIF. — TABLEAU ACTUEL DE L'INDUSTRIE. — SYNDICAT ET ASSOCIATION. — LES VICTIMES DU WAGON-RÉSERVOIR.

Après avoir rapidement indiqué comment est née l'industrie du transport par wagons-réservoirs, comment elle s'est transformée et développée en s'appliquant aux vins, nous traiterons la partie essentielle de notre étude qui consistera à donner une vue d'ensemble de l'organisation actuelle de cette industrie, une des rares réellement florissantes dans notre région paralysée par la crise qui y sévit déjà depuis plusieurs années. Nous parlerons du matériel de cette industrie tel qu'il est actuellement constitué, de la réglementation sous le régime de laquelle elle vit, de son organisation commerciale et de son développement, enfin des groupements qu'elle a fait naître en vue de dominer le marché et de ses concurrents.

CHAPITRE PREMIER

LE MATÉRIEL

DESCRIPTION. — PRIX MOYEN. — LES FOUDRES ET ACCESSOIRES.

Le matériel actuellement en circulation se compose de wagons-réservoirs, wagons-citernes et wagons-foudres, cités ici dans l'ordre chronologique de leur emploi. Nous avons déjà vu la description du wagon-réservoir que l'on trouve dans le compte-rendu de l'Exposition de 1878. Cette description, sauf quelques changements de détails, est restée la même.

Description

Quant au wagon-foudre qui forme à présent la partie la plus importante du matériel, environ les 4/5, il se compose essentiellement d'un « truck » ou « châssis », monté sur deux essieux ou pour quelques types sur trois essieux, semblables à ceux qui circulent sur nos voies, sous le nom de wagons plats, ou plateformes, ceux-ci pouvant même, de par les tarifs, être loués aux particuliers pour être aménagés comme il sera dit plus loin.

Ces wagons-plateformes sont construits par

l'industrie privée, et non par les compagnies de chemins de fer, qui d'ailleurs, comme on le sait, ne construisent pas elles-mêmes leur propre matériel et sont invitées à répartir leur commande entre les divers constructeurs français. Ces constructeurs sont nombreux, et généralement placés dans les grands centres, Paris, Lyon, Bordeaux, Nancy, Lille, etc. Ils ne font guère d'ailleurs que la partie la moins importante de la construction, les essieux tout montés leur étant fournis par quelques maisons peu nombreuses, outillées pour cette fabrication. En dehors de la plateforme elle-même qui se construit conformément à des plans approuvés par les compagnies de chemins de fer, et même le plus souvent sur le modèle des types adoptés par elles, ces ateliers de construction se chargent de l'aménagement du wagon-foudre, c'est-à-dire de la fixation sur la plateforme des foudres et des appareils accessoires qu'on leur fournit. Cet ensemble de travaux de construction et d'aménagement sont faits à des prix qui varient naturellement, suivant la maison à laquelle on s'adresse et suivant la force et le poids que l'on veut donner au wagon, force et poids qui sont proportionnés à la contenance des foudres.

Prix moyen

Toutefois, on peut dégager un prix moyen, pour un wagon-foudre de 150 hectos par exemple, ressortant à environ 4.700 francs, ce prix comprenant le supplément de 800 francs à payer par 4 wagons pour munir

l'un deux d'un frein de sûreté imposé par les tarifs et dénommé frein à vis. C'est là un prix fort élevé si on le compare à ceux payés par les compagnies de chemins de fer pour leur propre matériel qui nous sont donnés dans les ouvrages techniques. M. Sevène indique en effet les prix de 2.000 francs pour les wagons-plateformes, et de 3.000 pour les wagons fermés, avec un supplément de 700 francs pour les wagons comportant un frein à vis. Il faut tenir compte, il est vrai, de cette circonstance, que ces prix remontent déjà à quelques années, et également qu'ils sont établis pour des wagons devant porter une moyenne de 10 tonnes de marchandises, alors que les wagons dont nous parlons en porteraient de 16 à 17, y compris le poids des foudres. Malgré ce, le prix de 4.700 francs parut exagéré à certains industriels qui essayèrent de faire naître une concurrence plus active contre les constructeurs en portant leurs commandes à de plus petites entreprises auxquelles ils fournirent les essieux montés (c'est-à-dire pourvus de tous les organes de roulement) et les plans. Ils évitèrent ainsi les longs délais que demandent les grands constructeurs. Le résultat fut, avec une petite baisse dans les prix, une plus grande facilité pour se procurer des wagons-foudres ; des maisons se sont même actuellement constituées qui les livrent tout aménagés sans que l'acheteur ait à se préoccuper de faire fabriquer les foudres ou d'acheter les accessoires, et le contrat de location-vente, aujour-

d'hui si répandu et si discuté au point de vue de sa nature juridique, a trouvé là une application de plus.

Les foudres et accessoires

Pour les foudres fixés sur les plateformes dont nous venons de parler, ils sont au nombre de un ou deux ; plus généralement de deux. De construction très robuste, en bois de chêne, leurs douves sont orientées dans le sens des rails. Ils reposent le plus souvent sur des sommiers de bois arrondis qui épousent leur forme et sont fixés au châssis par divers systèmes de tirants et de griffes de fer. Cette fixation de masses pouvant atteindre le poids de 18 ou 20 tonnes, a été une des plus grosses difficultés que l'on a eu à vaincre quand on a voulu remplacer par des récipients de bois les récipients de tôle étamée. Actuellement encore, il y a là une cause fréquente d'avarie, notamment depuis l'adoption du triage par gravité qui, s'il procure, d'après M. Sartiaux, un bénéfice de 1/4 sur le triage à la machine, pour les compagnies, fait subir au contraire un préjudice certain aux propriétaires des wagons particuliers étrangers à l'économie qui en résulte.

La contenance des foudres varie entre le minimum de 80 hectos, la taxe minima appliquée au wagon plein portant sur 8 tonnes et le maximun constitué par la différence obtenue en retranchant de 28 tonnes le poids total du wagon vide, 9.000 kilos environ, soit environ 19 tonnes ou 190 hectos. En effet, le poids total par essieu ne peut dépasser 14

tonnes. On voit qu'à trois essieux, on pourrait avoir des foudres de 250 et même 300 hectos, mais bien qu'il y ait quelques wagons à trois essieux, dont les foudres ont une contenance de 200 à 220, on peut dire que les contenances habituelles sont de 100 à 180 hectos.

Le prix de ces foudres varie de 7 francs l'hecto à 16 francs, suivant que l'on emploie des bois de second ordre débités à la scie ou des bois de premier choix, dits « bois fendus » ou « bois merrains », ces derniers donnant beaucoup plus de solidité. On obtient ainsi pour des foudres de 150, les prix de 1.000 francs à 2.500 francs.

Ces foudres sont munis d'évents dans le haut, d'une porte permettant d'y entrer pour les nettoyer et de tuyaux permettant de les vider.

Le wagon-foudre enfin comporte un certain nombre d'accessoires, tels qu'une pompe aspirante et foulante pour le remplir et un ensemble de manches de caoutchouc, et de robinets enfermés dans une caisse à outils fixée au châssis.

En évaluant cet ensemble à 500 francs, on obtient comme prix d'un wagon-foudre de 150 hectos, environ 7.700 francs s'il porte des foudres en bois fendu et 6.250 s'il porte des foudres en bois scié. On voit combien est coûteuse l'unité de travail dans cette profession, et cela explique en partie l'importance de la plupart des maisons qui l'ont entreprise.

Pour le wagon-citerne, il porte, au lieu de foudres, une cuve de bois posée à plat et fixée sur le châssis.

CHAPITRE II

LE RÉGIME ADMINISTRATIF

VUE D'ENSEMBLE. — ASSIMILATION AU MATÉRIEL DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER. — TARIF P V 129. — RÉGLEMENTATION DES DROITS DES PROPRIÉTAIRES DES WAGONS-RÉSERVOIRS.

Vue d'ensemble

Tout ce matériel de wagons-réservoirs, wagons-foudres, wagons-citernes, appartiennent à des particuliers, comme nous le savons déjà, mais il circule sur les voies des Compagnies de chemins de fer, d'où une situation anormale et cadrant peu avec notre organisation française des chemins de fer. En Angleterre, où les transporteurs par voies ferrées sont de simples particuliers régis par les seules lois de la concurrence, l'établissement d'un pareil état de choses ne pouvait présenter aucune difficulté et se réduisait à une simple affaire commerciale où l'accord des deux parties devait suffire ; mais en France, il n'en est pas de même. L'Etat, en principe, s'y est réservé le monopole de tous les transports par chemins de fer. Il a con-

cédé, il est vrai, l'établissement et l'exploitation des voies ferrées à des Compagnies privées, mais il a fixé la date où les chemins de fer lui feraient retour et surtout édicté une étroite réglementation et assuré l'organisation d'une surveillance qui a paru nécessaire à la sécurité des transports et aux besoins du commerce.

En ce qui concerne le matériel notamment, on trouve dans l'ordonnance de 1846 un ensemble de prescriptions minutieuses qui vont, dans l'article 8, jusqu'à indiquer le métal à employer dans la construction des essieux. Avec ces prescriptions, ainsi que celles concernant l'exploitation, les taxes, etc., il était difficile d'admettre que chaque expéditeur ou destinataire pût fournir son wagon. C'est ce qu'on fit cependant, mais il fallut pour cela édifier tout un ensemble de règles destinées à adapter le nouvel état de choses à l'ancienne réglementation. C'est l'objet du tarif spécial commun de petite vitesse numéro 129.

Voici quelles sont les idées principales que l'on peut dégager de ces règles.

Tout d'abord, si on laisse de côté les rapports des Compagnies et des propriétaires de wagons-réservoirs, qui, constituant une situation nouvelle, sont régis par des règles nouvelles, on peut se faire une idée du régime sous lequel circulent les wagons-réservoirs, en disant « qu'ils sont assimilés d'une façon absolue au matériel des Compagnies de chemins de fer ». On peut

Assimilation au matériel des Compagnies de chemin de fer.

dire, en effet, que dans tous les rapports des Compagnies avec l'Etat et les particuliers expéditeurs ou destinataires de la marchandise, la qualité de wagons particuliers disparaît complètement. Les Compagnies ont les mêmes obligations et la même responsabilité vis-à-vis de l'Etat, en ce qui concerne les prescriptions de sécurité, et, vis-à-vis des particuliers, expéditeurs ou destinataires, en ce qui concerne l'accomplissement du contrat de transport, pour ce matériel que pour leur matériel propre.

Il était inadmissible, en effet, que les règles de droit public imposées aux Compagnies en vue de la sécurité de tous, et les règles de droit privé réglementant le transport, disparussent pour les wagons particuliers alors que subsistaient au moins aussi fortes leurs raisons d'être ; d'autre part, il était difficile d'en exiger l'observation de particuliers plus ou moins faciles à atteindre et plus ou moins consciencieux, alors surtout que les Compagnies restant chargées de la traction, les responsabilités risquaient de devenir fort difficiles à établir.

Par toutes ces raisons, on fut amené à attribuer aux Compagnies, pour ce qui concernait ce matériel étranger, la plus grande responsabilité possible avec, comme compensation, les plus grands pouvoirs possibles sur lui.

Vis-à-vis de l'Etat et en ce qui concerne les prescriptions de sécurité, cette responsabilité est la même pour les wagons-réservoirs que pour les wa-

gons appartenant aux Compagnies. Celles-ci ne l'ont jamais contesté. Elles sont soumises, sans possibilité d'arguer que le wagon ne leur appartient pas, à toutes les prescriptions des cahiers des charges et de l'ordonnance de 1846, notamment de ses articles 8, 15 et 16, ainsi qu'à celles de l'article 12 de l'ordonnance de 1845. Tout se passe comme si les Compagnies détenaient les wagons de par un contrat de location ordinaire. En revanche, il était naturel, comme on l'a fait, qu'elles eussent le pouvoir de s'assurer par tous les moyens que le matériel qu'elles admettaient sur leurs voies était bien conforme aux prescriptions des lois et règlements. Le tarif P. V. 129 s'inspire de ces deux idées : assimilation du matériel des Compagnies et du matériel étranger ; moyens donnés aux Compagnies de s'assurer du bon conditionnement et entretien de ce matériel.

C'est l'objet des articles 1, 2, 3 du chapitre I[er], et des articles 4 et 5 du chapitre II de ce tarif que voici :

Chapitre 1[er]. *Admission des wagons-réservoirs.*

Tarif P V 129. Règlementation des droits des propriétaires de wagons - réservoirs.

Article premier. — *Immatriculation.* — Les wagons-réservoirs doivent être immatriculés par l'une des six grandes Compagnies de chemins de fer français, par l'Administration des chemins de fer de l'Etat ou par une

administration de chemins de fer étranger, dont le matériel est admis sur le réseau français, etc.

Art. 2. — *Conditions d'établissement.* — Les plans des véhicules et les conditions de leur exécution doivent être soumis à l'approbation de l'administration à laquelle l'immatriculation est demandée.

Les demandeurs doivent donner au chemin de fer les moyens de contrôler l'accomplissement de ces conditions, notamment en ce qui concerne la qualité des matières employées à la construction ; les dépenses effectives de ce contrôle sont supportées par les demandeurs.

Dans le cas où les wagons-réservoirs seraient destinés à emprunter les lignes de plusieurs administrations de chemins de fer français, ils devront s'inscrire dans le gabarit minimum des grands réseaux français, et ils devront, dans tous les cas, remplir les conditions imposées par la convention de Berne pour l'unité technique du matériel roulant.

Les wagons doivent être munis de freins, soit à levier, soit à vis ; les freins à vis doivent être d'un type agréé par le chemin de fer ; leur appareil de manœuvre doit être disposé dans une guérite couverte, accessible des deux côtés de la voie et dans laquelle le garde-frein pourra à volonté se tenir assis ou debout. La proportion des freins à vis sera d'au moins un par quatre wagons ou par

fraction inférieure à quatre wagons à immatriculer au même nom ; les wagons-réservoirs d'un poids supérieur à 9.000 kilogs, devront toujours être munis de freins à vis.

Les essieux, les roues, les boîtes à huile, les attelages, les ressorts, les freins, etc., doivent présenter toutes les garanties de sécurité exigées par l'administration du chemin de fer pour son matériel neuf.

L'administration du chemin de fer se réserve le droit de refuser ou de faire remplacer, à un moment quelconque, les pièces qui ne présenteraient pas les garanties de sécurité suffisantes.

Les wagons-réservoirs doivent porter, de chaque côté, des inscriptions indiquant le nom des personnes ou entreprises qui ont obtenu l'immatriculation, le nom du chemin de fer qui les a admis à circuler et celui de la gare d'attache, la tare, la charge maxima, la capacité des réservoirs, un numéro d'ordre et, s'il y a lieu, la nature des transports auxquels ils sont spécialement affectés, etc.

Article 3. — *Réception.* — Les wagons-réservoirs ne sont immatriculés et admis à circuler qu'après leur réception par l'administration à laquelle ils sont présentés à cette fin. Les motifs du refus sont donnés en cas de contestation au sujet de cette réception.

Les wagons-réservoirs immatriculés par l'une des six grandes Compagnies de chemins de fer

français, par l'administration des chemins de fer de l'Etat ou par une administration de chemins de fer étrangers, dont le matériel est admis sur le réseau français, sont admis sans réception préalable sur les autres réseaux participant au présent tarif.

Chapitre II. Circulation et entretien des wagons-réservoirs

Article 4. — *Circulation.* — Tout expéditeur de wagons-réservoirs, vides ou chargés, doit fournir un wagon à frein à vis par quatre wagons à expédier simultanément.

Les wagons-réservoirs doivent être remis au chemin de fer prêts à rouler et les boîtes à huile complètement garnies, etc.

Les agents du chemin de fer ont le droit de refuser de laisser circuler les wagons-réservoirs qui ne paraîtraient pas offrir toute sécurité.

En cours de route, les wagons-réservoirs sont visités par les agents du chemin de fer comme le matériel de celui-ci.

L'addition d'huile en cours de route est faite par les soins et aux frais du chemin de fer.

Article 5. — *Entretien.* — L'entretien des wagons-réservoirs est à la charge des personnes ou entreprises qui ont obtenu l'immatriculation ; elles

doivent les maintenir en bon état. Les boîtes à huile sont soumises à des révisions périodiques par les soins de l'administration qui a immatriculé le véhicule et aux frais des personnes ou entreprises qui ont obtenu l'immatriculation des wagons-réservoirs, comme il est d'usage pour les véhicules de cette administration elle-même.

L'entretien des pièces intéressant la sécurité, telles que : les roues montées, les ressorts de choc, de traction et de suspension, les boîtes à huile, les membrures du châssis, les marchepieds, les plaques de garde, les attelages, les freins, etc., sera fait exclusivement par l'administration qui a immatriculé le véhicule dans les mêmes conditions de délai que pour son propre matériel.

Pour les pièces de wagons-réservoirs qui ne sont pas semblables à celles des wagons de l'administration qui a immatriculé, ceux au nom desquels le wagon-réservoir a été immatriculé sont tenus d'avoir un certain nombre de pièces de rechange prêtes à être mises à la disposition du chemin de fer ; ces conditions devront toujours être remplies pour les essieux, même dans le cas où les essieux des véhicules de l'intéressé seraient de l'un des types adoptés pour les véhicules de l'administration qui a immatriculé. Le transport de ces pièces sera taxé aux prix des tarifs commerciaux.

Les personnes ou entreprises qui ont obtenu l'immatriculation ne pourront modifier en aucune façon les marques et inscriptions quelles qu'elles

soient, et lorsqu'un wagon aura cessé d'être admis à circuler, l'estampille d'admission ne pourra être réappliquée que par l'agent de l'administration qui a immatriculé le véhicule, délégué à cet effet.

Aucune modification de quelque nature qu'elle soit, ne peut être apportée aux wagons sans l'autorisation écrite de l'Administration qui a immatriculé le véhicule, etc... »

On voit que les wagons-foudres peuvent, dans ces conditions, présenter toutes les garanties désirables et que les Compagnies risquent peu à assurer la responsabilité de leur bon état.

Ils doivent faire, en effet, l'objet d'une réception après un examen attentif, d'abord des plans qui doivent être soumis aux Compagnies, ensuite du véhicule lui-même au cours de sa construction et terminé. Cet examen est fait aux frais du propriétaire du wagon par l'agent qui, placé par les Compagnies elles-mêmes dans les grands ateliers de construction, est chargé de surveiller la construction de leur propre matériel. Cet agent porte le titre de contrôleur-chef des travaux extérieurs et a sous ses ordres une série d'autres contrôleurs. Son action est d'ailleurs limitée à l'exécution des travaux conformes aux plans et dessins approuvés par l'ingénieur en chef. (Voir Palaa, *Dictionnaire des chemins de fer,* page 713, tome 1, « Organisation du service des Compagnies ».)

Cet examen est fait, on le comprend, par une seule Compagnie, celle à laquelle le propriétaire

du wagon s'est adressé ; aussi est-ce cette Compagnie qui va assumer à elle seule toute la responsabilité, et est-ce au matériel de cette Compagnie que le wagon-foudre va être incorporé. Cette incorporation a lieu par l'admission à circuler, admission publiée par une inscription sur les parois du wagon : Admis à circuler par la Compagnie... En même temps, a lieu un enregistrement sur les registres de la Compagnie, ou « immatriculation ». Le wagon de ce jour peut, sous la responsabilité de la Compagnie qui l'a admis, circuler sur tous les réseaux comme le matériel lui-même de cette Compagnie.

L'immatriculation dont nous venons de parler et qui a plusieurs utilités, notamment celle de créer un responsable vis-à-vis de la Compagnie dans la personne du demandeur, sert entre autres choses à identifier le wagon par l'emploi de lettres et d'un numéro d'ordre figurant sur le registre et les parois du véhicule. Voici, d'ailleurs, un modèle de ces immatriculations :

Marques et Numéro	Type des Wagons	Nature des Transports	Genre de Frein	Essieux Montés		Tares Moyennes	Charges Maxima	Dates d'Immatriculation	Gare d'Attache	Capacités des Foudres
					Dimensions des fusées 100×100					
A. B. C. 10	Wagon couvert	Vins	Frein à vis	Marques A B. C.		9 000 kilogs	13 000	1er janv. 1909	Cette	130 hectolit.

Ce sont là, point par point, les procédés usités pour le matériel des Compagnies. « Les locomotives, écrit M. Palaa dans son Dictionnaire des chemins de fer, tenders et voitures de toutes espèces devront porter :

» 1° Le nom ou les initiales du nom du chemin de fer auquel ils appartiennent.

» 2° Un numéro d'ordre.

» Ces diverses indications seront placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés du châssis. »

Toutes ces complications, le commerce ne peut guère s'en plaindre, puisqu'elles sont imposées aux Compagnies pour leur propre matériel, ce qui a pour conséquence de les obliger à les exiger pour le matériel étranger qu'elles admettent à circuler.

Mais ce n'est pas là tout. Son matériel admis a circuler, les droits du propriétaire subissent encore des entraves importantes. Tout d'abord l'admission ne crée pas une situation définitivement acquise, et nous avons vu (art. 4 § 2), que « les agents du chemin de fer ont le droit de refuser de laisser circuler les wagons-réservoirs qui ne paraîtraient pas offrir toute sécurité », et d'après l'article 12 du paragraphe 1, « l'Administration se réserve le droit... de faire remplacer à un moment quelconque les pièces qui ne présenteraient pas les garanties de sécurité suffisantes. » Ce droit, joint à celui à peu près sans limites de refuser l'admis-

sion du wagon, arme la Compagnie d'un pouvoir proportionné et au-delà à sa responsabilité.

Voilà donc la Compagnie à même d'apprécier souverainement s'il y a lieu d'admettre le wagon à circuler, et à même d'imposer les modifications qui lui sont prescrites par les lois et règlements ou conseillées par la pratique et les découvertes nouvelles.

Mais il ne fallait pas que la responsabilité des Compagnies risquât d'être mise en jeu du fait de propriétaires qui auraient négligé l'entretien de leurs wagons-réservoirs. Aussi se chargent-elles du graissage et de toutes les réparations concernant les organes intéressant la sécurité. Les pièces de rechange devant servir aux réparations peuvent être suivant les cas fournies par les Compagnies ou les propriétaires, mais toujours après avoir été soumises aux agents des Compagnies.

Enfin, pour éviter les conséquences que pourraient avoir des avaries cachées et impossibles à constater par l'examen superficiel auquel donnent lieu les wagons en cours de route, des révisions de ces véhicules ont lieu au moins tous les deux ans dans les ateliers des Compagnies, aux frais, bien entendu, des propriétaires.

On le voit donc, sur tous les points, du jour où le wagon est admis à circuler, la Compagnie qui l'a admis a, à son égard, vis-à-vis des pouvoirs publics, les mêmes obligations et la même responsabilité que pour son propre matériel, et en même temps un pouvoir sur lui à peu près illi-

mité, tout au moins pour ce qui regarde la sécurité.

Cet état de choses, les Compagnies ont contribué à l'établir et l'acceptent d'autant plus volontiers qu'il n'a pas pour elle de sérieux inconvénients. Les moyens de coercition donnés aux pouvoirs publics pour sanctionner la responsabilité des Compagnies qui ont un gros intérêt à n'avoir sur rail qu'un matériel bien construit et bien entretenu, surtout lorsque, comme ici, tous les frais sont couverts et au-delà par un tiers, ne sont pour ainsi dire jamais mis en jeu.

Il n'en est pas de même de la responsabilité qui leur incombe vis-à-vis des expéditeurs et des destinataires pour les manquements au contrat de transport du fait du mauvais état du matériel.

Seront-elles responsables, comme pour les transports accomplis sur leur matériel propre, des pertes, avaries et retards provenant des défectuosités d'un wagon-foudre ? La question n'est pas sans intérêt. On peut penser que la Compagnie recherchée pourrait se retourner contre le propriétaire, mais ce moyen lui fera souvent défaut, car ici sa qualité de propriétaire ne peut faire présumer le propriétaire en faute puisque la Compagnie a reconnu le bon état du véhicule et s'est chargée de son entretien. A part de rares exceptions, ce recours sera donc illusoire.

Aussi, les Compagnies ont-elles toujours tenté de résister aux demandes d'indemnités fondées sur des accidents venant du mauvais état du ma-

tériel, en arguant de ce que les wagons ne leur appartenaient pas.

Nous étudierons plus en détail la question dans la partie juridique de cet exposé. Contentons-nous d'indiquer pour l'instant que la prétention des Compagnies est inadmissible. Chargées d'un service public monopolisé entre leurs mains, leur responsabilité doit s'étendre à tous les faits de ce service, sans exception ; et, d'ailleurs, si une pression a été exercée sur elles pour leur faire admettre des wagons particuliers, des pouvoirs tels leur ont été donnés sur ce matériel qu'elles ne sauraient tirer argument de ce fait pour vouloir supprimer ou diminuer leur responsabilité.

La tendance des Compagnies en présence de la difficulté qu'il y a à justifier leur thèse, est, d'ailleurs, de séparer deux questions : celle de leur responsabilité pour les accidents provenant des organes de sûreté, et celle de leur responsabilité pour ceux provenant de l'état des foudres et des accessoires. Sur la première des deux questions, elles cèdent assez souvent, ne portant la cause devant les tribunaux que quand les circonstances de l'espèce sont le plus favorables. Sur la seconde, elles résistent toujours.

Il semble bien, d'ailleurs, que c'est avec quelque raison, puisque, se désintéressant totalement de la construction et de l'entretien de ces récipients et accessoires, tant que ceux-ci ne peuvent nuire à la sécurité, et n'ayant aucun pouvoir sur ce point, elles seraient à la merci de la négligence des propriétaires.

Nous reviendrons d'ailleurs sur cette question par la suite.

Il nous reste maintenant, pour nous faire une idée exacte de la situation d'un wagon-réservoir, à étudier succinctement les rapports entre son propriétaire et la Compagnie qui l'a immatriculé. Nous ne rechercherons pas ici quelle est la nature juridique de ces rapports et le mode d'interprétation que l'on doit adopter, nous ne ferons que résumer rapidement les dispositions du P. V. 129 à ce sujet, afin de préciser un peu la situation du wagon-réservoir avant de continuer cette étude.

Les wagons-réservoirs appartiennent à des commerçants ou à des Sociétés de commerce, qui les emploient au transport de leur propre marchandise ou les louent à d'autres commerçants.

Les Compagnies en possèdent fort peu. C'est ainsi que le P.-L.-M. en a une dizaine à peine pour son service exclusivement personnel, qui lui servent à transporter des goudrons.

Ces commerçants devraient avoir en principe sur leurs wagons « tous les droits des propriétaires sur leur chose ». Ils devraient pouvoir les faire construire suivant les plans qui leur conviennent le mieux et dans des ateliers de leur choix ; pouvoir les affecter aux transports de toutes marchandises (1), les faire circuler sur tous les ré-

---

(1) Quand nous disons toutes marchandises c'est inexactement car le chapitre premier du tarif P. V. 129

seaux, les laisser en chômage dans une gare quelconque, les employer pour leur compte, les louer, les vendre, les retirer de la circulation, les réparer et les entretenir à leur fantaisie.

Mais il n'en est rien ; nous l'avons déjà vu, et on en est à se demander, lorsqu'on étudie cette réglementation du 129, ce qui reste au propriétaire de ses droits sur son wagon. Toutes ces restrictions, d'ailleurs, ont été dûment approuvées par les pouvoirs publics dans l'homologation du tarif et sont basées sur la nécessité d'assurer la sécurité et la régularité des transports.

L'intérêt financier des Compagnies n'y est peut-être pas non plus complètement étranger, mais ici comme partout, les Compagnies ont usé sinon avec modération, du moins avec une très grande virtuosité, de la puissance qu'elles tiennent des textes législatifs et de leur propre influence. L'intérêt général apparaît comme leur préoccupation unique. Il faut, d'ailleurs, reconnaître que, dans la majorité des cas, les restrictions apportées aux droits des propriétaires sont indispensables.

Pour la construction, l'entretien et les répara-

---

contient l'énumération suivante des marchandises pouvant être transportées par réservoir :

Acétone ; Acide acétique ; acide chlorhydrique ; acide nitrique du commerce ou monohydraté ; acide oléique ; acide sulfureux anhydre liquéfié, etc.

Nous verrons d'ailleurs que le commerce réclame la liberté de transporter toutes marchandises.

tions du matériel, par exemple, on comprend les exigences des Compagnies approuvant les plans, surveillant leur exécution, procédant à la révision des wagons-foudres, au moins une fois tous les deux ans, se réservant toutes les réparations à l'exclusion de celles des foudres, réparations faites d'office et facturées ensuite au propriétaire. Et même les pouvoirs des Compagnies vont plus loin : jusqu'à refuser l'admission à circuler à tel ou tel wagon, ou à interrompre la circulation de tel autre.

Pour l'exploitation commerciale proprement dite, le propriétaire du wagon ou, plus exactement, celui qui, vis-à-vis de la Compagnie, est en possession du wagon et dont le nom est porté sur les registres, celui qui « a obtenu l'immatriculation » jouit d'une beaucoup plus grande liberté. Il peut, en acquittant la taxe légère de 0 fr. 25 par jour et par wagon, laisser ses réservoirs en chômage, et nous verrons plus tard qu'il le fit parfois avec profit. Il peut également les utiliser pour le transport de sa marchandise ou les louer, en donnant ordre à la Compagnie de les mettre à la disposition de son locataire, etc.

Mais, dès que le wagon circule, dès que le contrat de transport est formé, les choses changent. La Compagnie, comme nous l'avons vu, ne veut plus connaître que l'expéditeur et le destinataire du wagon et de la marchandise, pour la taxe à percevoir, les pertes, retards ou avaries, soit du wagon, soit de la marchandise.

Toutefois, par la force des choses, le transport

par wagons-réservoirs se différencie encore du transport par wagon ordinaire sur deux points qui nous restent à examiner : les réparations au wagon en cours de route ; les taxes à percevoir.

Les réparations au wagon en cours de route ne constituent pas, d'ailleurs, une question de transport et restent en dehors du contrat conclu entre les Compagnies et les expéditeurs ou destinataires. Sur leur propre matériel, les Compagnies les effectuent à leur gré, répondant seulement du retard dont peut avoir à souffrir le public. Pour les wagons-réservoirs, il était donc naturel qu'elles restassent en communication avec les propriétaires, d'autant qu'ils ont souvent à leur fournir des pièces de rechange. Du jour donc où le wagon a besoin de réparation, le transport s'arrête et la Compagnie avise son propriétaire de l'entrée dans ses ateliers, des réparations à faire, des pièces à fournir, de la sortie des ateliers, des sommes à verser, etc. L'expéditeur et le destinataire n'ont rien à y voir, pas plus que dans la réparation d'un wagon de la Compagnie.

Mais dans la question de l'indemnité, pour le retard du wagon et de la marchandise, ils rentrent en scène, le contrat de transport reparaît et la Compagnie n'admet même pas la réclamation du propriétaire pour le préjudice que lui a causé le retard de son wagon.

Pour les taxes, elles varient pour les transports faits par réservoirs et pour ceux faits par des wagons ordinaires. C'est, d'ailleurs, naturel, puisque

l'expéditeur ou le destinataire de la marchandise fournissent aux Compagnies le véhicule pour la transporter. Les Compagnies ont donc le gros avantage de ne pas supporter pour ces transports les frais d'amortissement, d'intérêt et d'entretien du matériel. Elles auraient pu, dans ces conditions, abaisser le prix de transport, créer un nouveau tarif spécial aux marchandises transportées en wagons particuliers ; ç'eût été d'une trop grande complication. Elles ont adopté une solution plus simple : celle d'accorder une prime ou indemnité proportionnelle aux distances parcourues par les wagons-réservoirs, soit à plein, soit à vide ; elle est de 0 fr. 02 par wagon et par kilomètre.

Mais à qui donner cette prime et comment la faire tenir à son bénéficiaire ? L'indemnité kilométrique étant donnée en retour des économies réalisées par les Compagnies de chemin de fer sur les sommes consacrées à l'achat et à l'entretien du matériel, ne pouvait aller logiquement qu'à celui qui supportait ces frais à leur place, au propriétaire qui avait obtenu l'immatriculation. Les expéditeurs et destinataires n'y participèrent pas.

Quant aux moyens de faire tenir cette prime aux propriétaires des wagons, on employa d'abord le système de la détaxe. Le propriétaire fournissait en communication les titres de transport dont la plupart, d'ailleurs, n'étaient pas dans ses mains, et qu'il devait se faire remettre par les expéditeurs et destinataires ; après quoi, on lui retournait l'indemnité calculée comme nous l'a-

vons vu. Ce système était défectueux. En plus d'obliger le propriétaire à réclamer à ses clients les titres de transport, leur vérification demandait du temps, et il arrivait que des Compagnies en retard devaient aux propriétaires de wagons des sommes parfois très importantes.

Aussi, les Compagnies laissent-elles actuellement aux propriétaires, sur leur demande, d'ailleurs, le soin d'obtenir de ceux à qui ils louent leurs wagons, la restitution de l'indemnité kilométrique, qu'elles déduisent du montant total de la lettre de voiture pour chaque transport.

Terminons l'exposé de ces particularités de la taxe, en disant que si le réservoir circulant à vide jouit de l'indemnité kilométrique, il doit acquitter une taxe de

0 fr. 10 par wagon et par kilom. jusqu'à 200 k.
0 fr. 06 — — de 201 à 300 k.
0 fr. 05 — — de 301 à 400 k.
0 fr. 02 — — de 401 à

Par cette taxe, le wagon-réservoir échappe encore à l'assimilation que nous avons signalée plus haut entre lui et le matériel des Compagnies ; mais la raison va de soi. La Compagnie utilise ou tâche d'utiliser ses wagons pour des voyages de retour ; or, pour la majorité des wagons-réservoirs, pour tous les wagons-foudres proprement dits, le voyage se fait à vide et la Compagnie n'a pas le droit comme pour les autres wagons particuliers de les utiliser à sa convenance. Il n'était pas légitime, on le voit, que cette paresse

du matériel retombât sur elle. Disons, pour terminer, que le wagon-foudre voyageant à l'état plein, ne paye aucune taxe particulière. La taxation se fait sur le poids net du contenu.

En résumé, la situation administrative du wagon sur la voie ferrée est celle-ci : propriété d'un particulier, il est assimilé dans la plus large mesure au matériel des Compagnies et est soumis à leur toute puissance.

Tant que le wagon est au chômage, le propriétaire conserve cependant sur lui des droits très étendus, notamment en ce qui concerne son utilisation commerciale.

Dès qu'il circule, le rôle du propriétaire s'efface ; la Compagnie ne connaît plus que sa contre-partie au contrat de transport : l'expéditeur ou le destinataire.

Néanmoins, la nature des choses fait qu'en ce qui concerne les réparations qui doivent être faites en cours de route, la Compagnie reste en relation avec le propriétaire du wagon.

Enfin, la Compagnie, tout en continuant à taxer de la même façon que les autres les marchandises transportées en réservoir, les considère comme transportées en vrac et ne fait payer la taxe que sur le net du liquide ; cela, pour reconnaître les avantages que lui procure ce mode de transport sur les modes précédemment employés.

Elle accorde, de plus, une indemnité kilométrique de 0 fr. 02 par wagon pour l'économie que lui fait réaliser la fourniture du véhicule transporteur par les particuliers.

CHAPITRE III

TABLEAU ACTUEL DE L'INDUSTRIE

L'emploi des wagons-réservoirs. — Les locations. — L'extension du transport par wagons-réservoirs. — La location du réservoir au point de vue financier.

Après le coup d'œil d'ensemble que nous venons de jeter sur les rapports réciproques des propriétaires, expéditeurs et destinataires des wagons et des Compagnies de chemins de fer, examinons quel est le genre et l'importance du trafic par wagons-réservoirs, quelles sont les opérations commerciales auxquelles ils donnent lieu, quel a été le développement de l'industrie de location de ces véhicules et quel est son avenir probable.

L'emploi des wagons-réservoirs.

Les wagons-réservoirs, comme nous le savons déjà, servent surtout aux transports des vins et des alcools. On peut négliger ceux qui sont affectés au transport de divers acides et huiles ou même d'eau potable, comme on en trouve dans les lignes algériennes. Ils bénéficient des mêmes dispositions, mais sont peu nombreux et ne donnent lieu qu'à un trafic restreint.

Pour le vin et les alcools, au contraire, on trouve deux grands courants de trafic. L'un allant du

nord au sud pour les alcools, l'autre du sud au nord pour les vins.

Du premier de ces courants de circulation, nous parlerons peu. Les trois-six du Nord ou d'industrie, très soigneusement rectifiés et dégagés de leurs éthers, viennent concurrencer nos trois-six de vin jusque sur nos marchés. Ils fournissent des voyages de retour aux wagons-réservoirs proprement dits, c'est-à-dire aux wagons à récipients métalliques.

Mais le courant de circulation le plus important a lieu du sud au nord, pour le transport des vins de la région du Midi, c'est-à-dire des départements du Gard, de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, auxquels il faut joindre les vins d'Algérie qui nous arrivent par Cette et Marseille ; les wagons-réservoirs vont prendre ces vins, soit à la propriété, soit dans les villes commerçantes de la région, soit dans les ports dont nous venons de parler. Les centres de grosse production et de gros commerce sont donc surtout fréquentés par les réservoirs, d'autant qu'ils se trouvent la plupart du temps sur de grandes lignes et jouissent de tarifs particulièrement avantageux.

Les gares de Cette, Béziers, Narbonne, Montpellier, Marseille, Nimes, Carcassonne, Perpignan, sont ainsi les plus importantes pour ce trafic et se trouvent littéralement encombrées de ces véhicules, soit qu'ils travaillent, soit qu'ils chôment sur des voies de garage de plusieurs kilomètres de longueur. Mais si les wagons-réservoirs se grou-

pent ainsi pour enlever les vins des places les plus commerçantes, ils ne dédaignent pas non plus d'être les auxiliaires des vendeurs à la commission, de ceux qui expédient directement de la propriété. On les rencontre sur les voies les plus détournées et dans les localités les plus minimes, où le vin va directement du foudre du propriétaire au foudre du wagon, et ce mode de travail se développe de plus en plus avec la transformation de la plupart des maisons de commerce du Midi en maisons de commission.

On voit donc que le wagon-réservoir est propre à tous les trafics, et il n'est pas douteux qu'il arrive à transporter la presque totalité de la production. Il en enlève déjà une grande partie, d'après les calculs, tout approximatifs d'ailleurs, que l'on peut faire.

Si on compte qu'il y a actuellement 6.000 réservoirs en circulation sur les voies françaises, et c'est certainement là un chiffre au-dessous de la vérité, que ces réservoirs ont une capacité moyenne de 145 hectolitres et qu'ils font, également en moyenne, chômage compté, 16 voyages par an, on arrive au chiffre de 13.920.000 hectolitres de vin transporté. Cela peut paraître peu de chose eu égard à la production, qui est, pour la région méridionale seule, de 25 à 30 millions d'hectos ; mais il faut tenir compte de tout le vin qui se distille ou se consomme sur place, ou presque sur place, dans les départements limitrophes pour lesquels l'emploi du réservoir est peu rémunérateur, des vins

qui s'écoulent, par les voies maritimes ou fluviales de navigation (du travail d'exportation par exemple), des vins enfin expédiés à la consommation, en barriques, par les maisons de détail du Midi. On voit, dès lors, combien le rôle du réservoir est important dans le commerce de gros proprement dit, et il est certain que ce rôle est encore appelé à grandir.

Nous avons vu dans quelles régions les wagons-réservoirs prennent leur chargement, voyons maintenant où ils le portent. On peut dire qu'ils servent surtout aux expéditions à destination des pays de consommation assez éloignés. Ils fournissent de vin le Centre, le Nord et l'Est; aussi est-ce le P.-L.-M., qui relie ces régions aux régions méridionales, qui a immatriculé, comme nous le verrons, le plus grand nombre de wagons. Les pays trop rapprochés des départements viticoles au-dessous d'une ligne allant de Bordeaux à Lyon, par exemple, ou bien produisent pour leur consommation, ou bien reçoivent en fûts de 600 litres. Sur une courte distance, comme nous le retrouverons dans la suite, le transport par réservoir est, en effet, peu avantageux.

Quant à la région de l'Ouest, on sait combien peu les tarifs de chemins de fer y facilitent l'accès des vins du Midi ; aussi le trafic en wagons-réservoirs y est-il bien moins important.

Les locations

L'exploitation d'un matériel aussi considérable que ce que nous venons de voir donne lieu sur les places du Midi à

un grand nombre d'opérations commerciales : vente, achat, location de wagons, etc. Nous ne nous occuperons que de celle qui a trait à l'utilisation proprement dite du réservoir : la location.

Le wagon-réservoir est susceptible, en effet, de deux affectations commerciales distinctes ; ou bien il est l'accessoire d'une maison de forfait, de commission, de consignation ou de transit, qui l'emploie pour le transport de sa marchandise, ou bien il fait l'objet d'un commerce séparé de la part de maisons de location, en général de Sociétés par actions. Toutefois, la division entre ces maisons est moins nette que ce que nous l'indiquons ici ; et celles qui emploient les réservoirs pour leur compte s'occupent parfois aussi de location, notamment celles qui, comme les maisons de consignation et de transit, ne concurrencent pas le commerce local.

Sur l'emploi du wagon par son propriétaire, nous n'avons rien de particulier à signaler, si ce n'est la simplification des situations déjà signalées au chapitre précédent, puisqu'il est seul en présence de la Compagnie de chemin de fer, et comme propriétaire, et comme expéditeur ou destinataire.

Sur la location. Elle se fait sous un double aspect de louage de chose ou de louage de service. Nous verrons plus tard que, dans les deux cas, il n'y a, en réalité, qu'un louage de chose, mais ce n'est qu'après une analyse attentive du contrat que l'on peut s'en rendre compte.

En effet, si on trouve des contrats de location ordinaires, conclus pour une année ou un certain nombre de mois à l'unité wagon ou à l'unité hectolitre, contrats qui ne présentent aucune difficulté, la convention de beaucoup la plus usitée est un engagement forfaitaire par lequel le propriétaire du wagon fait un prix au propriétaire de la marchandise pour le transport de celle-ci d'un point déterminé, Cette, par exemple, à un autre point déterminé, Dijon ; le prix est fait, d'ailleurs, sans indication de durée et englobe à la fois le montant de la location et la taxe à percevoir par la Compagnie de chemin de fer pour le transport proprement dit. Ce prix est fait à l'unité hectolitre. Les apparences sont donc d'un contrat de louage de service conclu entre un expéditeur et un transporteur ou un commissionnaire de transport. Mais nous verrons que la réalité est tout autre.

Ce contrat forfaitaire comportant plus d'aléa, notamment celui du chômage et plus de frais que le contrat de location à temps est naturellement plus productif et généralement préféré par les grosses entreprises de location.

Ces entreprises de location dont beaucoup sont de puissantes sociétés par actions, comme nous l'avons déjà dit, possèdent parfois un nombre considérable de véhicules. C'est ainsi que la Société Générale de Transport de Liquides compte 500 wagons, que les maisons comptant une centaine de wagons ne sont pas rares, et qu'une maison de

Cette fait compléter en ce moment un matériel de 400 wagons, qui doit être porté, dit-on, à 1.000.

Le 1er janvier 1906, on comptait déjà 14 propriétaires possédant plus de 50 wagons et le 1er janvier 1908, seize d'entre eux en possédaient 1.660. On voit, si l'on se reporte à ce que nous disons du prix de ces véhicules, que ces entreprises de location groupent des capitaux très importants ; si on essaye, d'ailleurs, de se faire une idée de la valeur approximative de la totalité du matériel en circulation, que nous avons estimé à 6.000 (1) wagons, on arrive, en donnant à chacun une valeur moyenne de 5.000 francs, au total respectable de 30 millions ; et la construction est plus active que jamais.

L'extension du transport pour wagons - réservoirs.

L'extension de l'industrie du transport par wagon-réservoir a été rapide ; voici ce qu'en disait, en novembre 1905, M. P. Taquet, directeur de la *Revue Vinicole,* chargé d'une enquête officielle sur la question :

« Pour la Compagnie P.-L.-M., par exemple, le nombre des wagons-réservoirs est passé de 273 en 1895 à 600 en 1905 et, pour les wagons-foudres, de 1 en 1895 à 1.207 en 1905.

Le tableau ci-dessous indique le nombre de wa-

---

(1) Ce chiffre de 6 000 wagons, déjà cité, était exact en 1908. Il devrait être porté actuellement à 8.000

gons-réservoirs ou wagons-foudres pour le transport des vins et alcools, qui étaient immatriculés à la Compagnie P.-L.-M. au 1er janvier de chacune des dix dernières années et au 1er septembre 1905 :

		Wagons à réservoirs métalliques	Wagons à foudres ou à cuves en bois
1er janvier	1895	273	1
—	1896	359	3
—	1897	428	31
—	1898	450	82
—	1899	451	170
—	1900	451	207
—	1901	453	302
—	1902	500	504
—	1903	579	803
—	1904	588	1028
—	1905	588	1056
1er septembre[1]	1905	600	1207

La Compagnie des chemins de fer du Midi fait connaître ci-après, par année, depuis 1895, le nombre des wagons-foudres qui ont été admis à circuler sur son réseau :

1895	0	1901	116
1896	23	1902	208
1897	1	1903	159
1898	50	1904	42
1899	67	1905	163
1900	85		

(1) En 1906, le P.-L.M. en comptait 1908, et les autres Compagnies 2031. En 1908, le P.-L.-M. 2123, et les autres Compagnies 2177.

Ici, la progression est moindre en raison de la courte distance des trajets qu'ont généralement à accomplir les wagons-réservoirs sur le réseau du Midi ; mais elle devient bien plus sensible sur les autres Compagnies, notamment sur l'Est.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est indique ainsi l'augmentation successive d'année en année depuis 10 ans, des wagons-réservoirs et wagons-foudres appartenant à des particuliers, immatriculés sur son réseau :

1895	41	1900	180
1896	74	1901	260
1897	87	1902	304
1897	116	1903	368
1899	173	1904	374

En septembre 1905, le nombre était monté à 411 pour ce réseau.

Pour le réseau d'Orléans, le nombre des wagons-réservoirs et des wagons-foudres appartenant à des particuliers et immatriculés par lui s'établit de la façon suivante :

	Réservoirs	Wagons-foudres	Totaux
1895	10	»	10
1896	17	»	17
1897	17	»	17
1898	18	»	18
1899	54	»	54
1900	54	»	54
1901	53	6	59
1902	53	6	59
1903	54	6	60
1904	54	6	60

Le nombre des wagons-réservoirs affectés aux transports d'alcool sur le réseau du Nord pendant les années 1895 à 1904, a été ainsi établi :

	Nombre de W.-R. appartenant à des particuliers immatriculés pour le réseau du Nord.	Nombre de Wagons Nord loués à des particuliers et aménagés pour les transports d'alcool.	Ensemble
1895	282	45	325
1896	326	49	325
1897	326	49	325
1898	326	49	325
1899	333	51	384
1900	369	65	434
1901	424	51	475
1902	445	35	480
1903	448	25	473
1904	452	25	477

Voici le relevé du nombre de wagons-réservoirs expédiés et reçus par les gares du réseau de l'Etat, utilisés pour le transport des vins et alcools :

Années	Expédiés	Reçus	Total
1900	475	511	986
1901	536	500	1096
1902	664	841	1505
1903	937	1143	2080
1904	851	1053	1943

Sur l'Ouest, il n'existe pas de wagons-réservoirs ou wagons-foudres ayant leur point d'attache sur ce réseau, et en ce qui concerne les wagons de l'espèce ayant leur point d'attache sur les au-

tres réseaux, la Compagnie de l'Ouest n'a pas eu encore les moyens d'établir le nombre des voyages qu'ils ont pu faire sur ses lignes.

De ce tableau ressortent plusieurs observations, qu'il est bon de faire pour l'éclairer.

On constate, en le consultant, l'extension rapide du nouveau mode de transport des liquides ; que la statistique qui y est contenue, commence avec raison d'ailleurs en 1895, c'est-à-dire à l'apparition des wagons à récipient de bois ; c'est la grande époque.

Que, de 1895 à aujourd'hui, le nombre des wagons de bois s'est développé bien plus rapidement que celui des wagons de fer, ce qu'explique l'abondance de la marchandise qu'ils doivent spécialement transporter.

Que plus on va, plus la progression de la construction d'une année à l'autre est rapide.

Que le P.-L.-M. dépasse de beaucoup les autres Compagnies de chemin de fer par le nombre de ses immatriculations.

Que l'Ouest et l'Etat n'ont pas, en 1905, d'immatriculation, bien que le trafic de l'Etat ait cependant une tendance à augmenter en ce qui concerne les wagons-réservoirs avec 1.943 de ces véhicules expédiés ou reçus en 1904 pour 986 en 1900.

Que, pour la Compagnie du Midi, le nombre des immatriculations présente une décroissance momentanée, ce qui s'explique non par la disparition des wagons-foudres, mais par leur immatriculation auprès d'une autre Compagnie.

La location du wagon - réservoir au point de vue financier.

Nous avons parlé de l'importance considérable du stock de marchandises à transporter par les wagons-réservoirs, de la création et du développement rapide de toute une catégorie de commerçants employés à les exploiter, de leurs gains inusités ; il nous reste à étudier succinctement une nouvelle façon d'être de cette industrie, sa transformation en industrie de placement avec, comme corollaire, la décadence des bénéfices. Ce n'est pas que ce caractère d'industrie de placement soit nouveau ; il existe dès le début et ce furent de gros capitalistes parisiens qui exploitèrent les premiers le brevet de Lepage. C'étaient moins des commerçants s'occupant d'une entreprise déterminée, que des brasseurs d'affaires en quête de spéculations avantageuses. C'est qu'en effet, l'entreprise, si on l'examine, présente des caractères qui en font le type des placements sûrs et avantageux. Un fonds de roulement minime lui suffit et elle vit au jour le jour du montant de ses locations ; sans doute, le capital matériel est considérable, mais il est employé une fois pour toutes, sous le contrôle de tous, à la constitution de la Société, et il ne reste ensuite que peu de chose entre les mains des gérants.

Pas ou peu d'engagements de longue durée, ni de grande importance, d'où des risques très limités quant à la solvabilité des clients et à la capacité des gérants.

Pas de main-d'œuvre d'ouvriers avec toutes ses

conséquences, les plus puissantes maisons n'occupant guère que trois ou quatre mécaniciens pour faire les petites réparations dont les Compagnies tolèrent l'accomplissement par les propriétaires.

Pas d'immeubles sujets à dépréciation.

Pas d'assurance pour le matériel, la Compagnie étant dans presque tous les cas responsable de sa conservation ; sécurité juridique en ce qui concerne ce matériel qui, tout meuble qu'il est, présente toutes les garanties des immeubles par sa situation relativement fixe, la tenue des registres d'immatriculation par les Compagnies et la surveillance qui en résulte.

L'inutilité des connaissances techniques ou spéciales, l'uniformité des cours de location et des frais de gestion permettent au capitaliste de surveiller assez facilement la marche de l'entreprise.

L'absence de clientèle attitrée, les expéditeurs puisant à peu près indifféremment dans le stock des wagons libres, évite la main-mise sur les affaires de la maison par un gérant devenu indispensable.

Si à tous ces caractères on ajoute que les gains furent d'abord des plus considérables, certains actionnaires s'étant vu rembourser deux fois leurs actions dans l'espace d'une vingtaine d'années, sans cesser de toucher des dividendes de 12/16 p. 100, on voit que l'entreprise réalisait magnifiquement le placement idéal fallacieusement offert aux quatrièmes pages des journaux par des lanceurs d'affaires de haute imagination.

Quoi qu'il en soit, l'industrie ne s'est pas d'abord généralisée sous cette forme d'industrie de placement. Elle est restée, en effet, longtemps aux mains de commerçants proprement dits, qui se gardèrent bien d'ébruiter les magnifiques revenus qu'ils en retiraient. Ces commerçants furent d'abord les correspondants sur les places du Midi des maisons parisiennes de transport de liquides, et aussi tous ceux qui, s'occupant de transports, furent à même de connaître les avantages de l'industrie. Mais peu à peu s'agrandit le cercle des maisons qui tiraient profit de l'emploi des réservoirs, le nombre de ceux-ci s'accrut et les capitaux accoururent de toutes parts avec ces ailes d'aigle qu'on leur a si justement prêtées. En même temps que grandissait dans le public l'enthousiasme pour les wagons-réservoirs, diminuait la raison d'être de cet enthousiasme.

Les dangers du métier de loueur de wagons-foudres, jusqu'alors inconnus, apparaissaient.

Le chômage, avec comme conséquence la course aux clients, la baisse des prix, qu'il est ensuite difficile de faire remonter au même niveau au temps du travail et, comme conséquence du chômage aussi, la détérioration du matériel.

Toutefois, malgré une bien mauvaise année, le mal n'était pas trop grand ; les loueurs y cherchaient un remède dans le groupement syndical, puis dans un groupement plus intime, comme nous le verrons au prochain chapitre, et même tiraient partie de cette baisse momentanée, qu'une fois

unis ils gouvernaient à leur gré, pour effrayer et décourager la construction grandissante. A ce moment-là, encore, les prévisions les plus optimistes étaient possibles sur l'avenir de cette industrie.

Que doit-on, au contraire, en penser aujourd'hui ?

Au point de vue technique, le transport par wagon-réservoir est définitivement entré dans les habitudes du commerce, et nous ne pensons pas qu'il y ait jamais un retour complet à la futaille, même au cas de hausse permanente des vins. Il est, d'autre part, difficile de prévoir une transformation dans le sens d'un transport par plus grande masse ou avec plus de simplification ; tout ce qu'on pourra faire dans cet ordre d'idée, ce sera d'augmenter, non de modifier la capacité et les formes des réservoirs ; quant au projet de M. Duponchel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, d'un tube qui, allant de Montpellier ou Béziers à Paris, permettrait de refouler le vin du lieu de production jusqu'à la capitale, on peut, croyons-nous, le qualifier de fantastique. Le procédé existe sans doute en Amérique pour les pétroles, mais la dispersion pour les vins et des centres de production et des centres de consommation, ainsi que la nature de ce liquide, son emploi et les différences de qualité et de cru qu'il comporte, l'empêcheront toujours d'être applicable en cette occasion.

Mais, à un autre point de vue, l'avenir financier de l'entreprise est, on peut dire actuellement, tout à fait médiocre. Comme pour toutes les entrepri-

ses qui demandent peu d'audace et qui rapportent beaucoup, la rémunération des capitaux tend à y descendre à un taux très faible, bien peu au-dessus des fonds d'Etat ou des valeurs sûres.

On peut même se demander si cette tendance à la baisse s'arrêtera et si on n'aura pas une période de crise par l'exagération de la concurrence et de la construction. Les symptômes actuels le feraient craindre ; on voit, en effet, les mêmes commerçants qui, au temps de la prospérité, tenaient leurs bénéfices très soigneusement cachés, entamer la louange des entreprises de location ; de toutes parts, se forment des sociétés, de préférence par actions, où le titre très mobile glisse facilement de la main qui le détenait à celle d'un nouveau détenteur moins informé.

Aux entreprises, où l'entrepreneur avait tout l'aléa de la bonne ou mauvaise chance et où le capital était rémunéré à un taux déterminé, succèdent d'autres entreprises où les rôles sont intervertis, et où les anciens entrepreneurs ne sont plus que des gérants à appointements fixes, tandis que les actionnaires ont pour eux l'aléa.

Une année de faible récolte et la crise surgira forcément, la construction s'étant réglée sur les années de surproduction que nous venons de traverser ou plutôt même ayant marché sans frein ni règle. Voici les judicieuses réflexions que nous trouvons à ce propos dans le *Midi Vinicole* du 5 octobre 1909.

« La première crise du wagon-réservoir eut lieu

avec celle du tonneau, en 1903 et 1904, après les deux récoltes réduites de 1902 et de 1903. Pour les loueurs de fûts, la sagesse d'un certain nombre, les plus forts, sut corriger la sottise de tous. On reconnut après coup qu'on avait beaucoup trop fabriqué ; on se réduisit, et depuis lors, les grands fabricants de futailles amurent leurs voiles selon le vent ; ils savent comment s'orienter. Pour les wagons-réservoirs, il ne pouvait en être de même. Leur usure n'est point rapide ; on ne peut les retirer aussi vite de la circulation et comme chacun d'eux représente un capital fort élevé, 7.000 francs environ, on comprend les avaries et les pertes résultant d'un chômage trop prolongé. Nous n'avons pas à faire la genèse du wagon-réservoir ; elle est connue ; son point de départ fut le transport de l'alcool. Il y a trois ans, on comptait environ 5.000 wagons ; aujourd'hui, le chiffre en dépasse 8.000. C'est à notre humble avis 3.000 de trop ; il est facile d'expliquer pourquoi, et cela sans faire un long retour sur le passé. Ainsi, il est sorti des 4 départements du Midi :

	Juin	Juillet	Août
Hérault .	1.214.600	1.174.000	1 214.500
Aude. .	647.000	590.000	668.000
Gard . .	318.900	296.500	289.000
Pyr.-Or .	256.300	331.200	183 200
Total.	2.437.600	2.392.500	2 355.100

» C'est donc un mouvement total de 7.185.000 hectolitres pour le dernier trimestre 1908-1909.

Et cependant, durant ces trois mois, le chômage

s'est maintenu à la moyenne de 28 à 30 0/0, chiffre encore au-dessous de la vérité. On doit même ajouter que les Compagnies, dont le trust est rompu, en étaient venues au maximum de leurs concessions c'est-à-dire au minimum extrême de leurs tarifs.

» Ces faits patents, incontestables, se sont produits alors que le trafic du vin atteignait pour ainsi dire son apogée, alors que le complet contingent des wagons en construction depuis six mois était loin d'être assemblé.

Il est en outre une éventualité, la plus redoutable de toutes, qui ne s'est pas produite depuis longtemps, et qui est tout de même dans les contingences possibles ; celle d'un faible rendement dans le Midi avec une forte production dans toutes les autres contrées viticoles... »

Nous pouvons donc conclure en disant que si le wagon-réservoir est définitivement implanté comme mode de transport des vins, les magnifiques bénéfices réalisés dans les débuts pour les loueurs de ces véhicules ne se retrouveront plus, que la rémunération du capital dans cette industrie redeviendra normale, peut-être même en passant par une crise que tout semble faire prévoir.

Quant aux fragiles barrières élevées par les loueurs contre les mauvais effets de la concurrence, elles ont été, semble-t-il, détruites à jamais.

Il n'est pas sans intérêt cependant de passer en revue les moyens employés par eux, pour dominer le marché, les difficultés qu'ils ont éprouvées à se grouper, les causes qui ont détruit et rendu impossibles ces groupements.

CHAPITRE IV

SYNDICAT ET ASSOCIATION

La cause de l'union et ses premières formes. — Le cartel de 1907. — Les adhérents privilégiés. — La dénomination. — Le prix minimum. — Le controle. — Atténuations. — mesures accessoires. — Les effets et l'avenir du cartel.

Nous avons vu plusieurs fois déjà, au cours de cette étude, combien les industriels qui exploitèrent les premiers wagons-réservoirs ou wagons-foudres, eurent des débuts encourageants ; aussi l'industrie grandit-elle, refoulant sans effort les industries concurrentes comme celles du tonneau ; nous verrons plus tard à quoi était due cette vitalité qui a résisté à toutes les attaques, notamment à celle des loueurs de futailles, sans avoir même besoin de se défendre contre elles.

Mais nous savons qu'au milieu de cette prospérité, cette industrie portait en elle, du fait de sa prospérité même, un germe de décadence : la surconstruction, le chômage, les bas-prix.

es Lcauses de l'Union et ses premières formes.

Les premières atteintes du mal se firent sentir en 1903 et 1904, par suite, comme nous le savons, de récoltes déficitaires. L'affolement des loueurs en face de ces premiers chômages fut grand, et les prix de location descendirent à rien.

Un syndicat professionnel se forma dès le début pour essayer d'enrayer les mauvais effets d'une concurrence affolée et de fixer un prix minimum de location à tous ses membres ; mais on comprend quelle fut l'inefficacité d'un pareil remède ; les engagements des loueurs non sanctionnés ne furent pas tenus, et dès que l'on parlait d'établir des sanctions, les adhésions faisaient défaut.

On songea à un moyen extrême ; à faire un bloc unique de tout le matériel existant, et à recevoir les commandes de wagons à un bureau central qui aurait eu tous les pouvoirs. C'eût été, réalisé chez nous, le système du « Verkauf Bureau », ou « Bureau de vente », des Allemands qui n'eût été ici, il est vrai, qu'un bureau de location. On songea également à imposer à chaque concurrent un chômage proportionnel au chômage général et à l'importance de son matériel. Toutes ces idées furent successivement abandonnées devant l'impossibilité de leur réalisation pratique.

Après bien des hésitations, on élabora enfin en 1905 les statuts d'un groupement, qui reçut le nom d'Association en participation.

L'union qu'il consacrait était très étroite, puis-

que chacun devait porter le fruit de son travail à une masse commune qui devait être ensuite répartie entre tous, suivant un certain mode.

Le syndicat professionnel ne disparut point pour cela cependant, et le prix minimum qu'il imposait à ses membres servit même de base à la rédaction des statuts de cette Association.

Cette coexistence de deux groupements avait d'ailleurs sa raison d'être :

Tout d'abord, tous les membres du Syndicat n'étaient pas membres de l'Association, et ces derniers, espérant toujours ramener leurs confrères à une entente plus étroite, ne voulaient pas rompre le lien qui les rattachait à eux.

Ensuite, le Syndicat était l'organe naturel par lequel devaient être portées toutes réclamations, soit aux pouvoirs publics, soit aux Compagnies de Chemins de fer ; l'Association eût pu se charger de la chose, mais peut-être, est-ce un sentiment justifié de prudence qui porta à dissimuler cette entente qui en définitive avait pour but d'entraver les lois de la libre concurrence et de dominer le marché.

Elle fut signée par vingt loueurs et devait s'étendre du 15 novembre 1905 au 31 octobre 1906, soit porter sur onze mois et demi. Elle fut intermittente, c'est-à-dire que son fonctionnement était interrompu pour laisser agir les lois de la concurrence dès que le nombre des wagons en chômage descendait au-dessous de 5 0/0 ; son action était alors jugée inutile.

Nous n'insisterons pas sur le procédé employé à ce moment-là pour imposer aux adhérents un prix de location minimum, car nous allons, par la suite, étudier en détail le même procédé dans une nouvelle et dernière entente qui se constitua au mois de mars 1907, pour se terminer en novembre 1908. La première, dissoute en octobre 1908, comme nous l'avons vu, les efforts des loueurs tendirent à la reconstituer aussitôt en y comprenant les maisons qui s'étaient abstenues jusque-là, ainsi que celles qui s'étaient formées depuis. Les résultats avaient été bons, les prix s'étaient bien maintenus, il semblait donc qu'il n'y aurait aucune difficulté à convaincre tout le monde. De plus, ce genre d'entreprise, on l'avait vu à l'usage, se prêtait assez à une entente. Les maisons étaient peu nombreuses et presque toutes groupées dans le Midi ; elles avaient à leur tête des administrateurs assez expérimentés pour concevoir les avantages qu'ils pourraient retirer de l'entente, et il devait être ainsi facile d'obtenir la presque totalité de leur adhésion, condition nécessaire d'un groupement dont le but était de maintenir les prix.

Une autre condition également nécessaire était de pouvoir fixer à quel taux minimum le wagon serait loué ; ici encore, la tâche était aisée. Il est difficile à divers fabricants ou commerçants travaillant sur des produits variés de valeurs diverses, dans des conditions différentes, avec des méthodes et des procédés différents, de fixer un pareil prix ; mais pour la location de wagons de

même valeur, destinés au transport d'une seule marchandise, offerts à une même clientèle, avec des frais d'exploitation très sensiblement égaux, la difficulté devait disparaître.

Cependant, d'octobre 1906 à mars 1907, malgré les nombreuses réunions où furent appelés tous les loueurs, on ne put se mettre d'accord. Il ne faut pas s'en étonner en définitive, car on avait pour but de créer un des groupements économiques les plus difficiles à rendre viable, un cartell. Dans le trust, les difficultés sont moindres. Il y a lutte et absorption de diverses entreprises par une seule. Le truster a-t-il des forces suffisantes, il imposera sa volonté, et le trust se constituera ; a-t-il au contraire trop présumé de ses forces, il se ruinera et tout sera dit ; mais ici, comme dans le domaine de la politique, où l'on voit que les gouvernements autocratiques sont moins différenciés, moins parfaits peut-être que les démocratiques, mais beaucoup plus faciles à établir et à maintenir, voulant conserver l'indépendance de chacun, tout en imposant une règle commune, il arriva que chacun voulut profiter de cette indépendance pour tourner à son bénéfice exclusif cette règle commune et eut peur en même temps que son confrère et concurrent n'en fît autant. Si l'on ajoute à cela, comme nous l'avons déjà dit, que ces sortes de groupements doivent comprendre presque toutes les maisons se livrant au même travail, on s'explique facilement toutes les hésitations et les retards qui se produisirent à ce moment-là.

Voici d'ailleurs ce que dit sur les difficultés que présente la création de pareilles ententes, M. Paul de Rousiers, au sujet des cartells allemands :

« Ajoutons que pour être viable, le cartell doit réunir la presque totalité d'une industrie. Ceux qui président à sa création estiment d'ordinaire qu'il faut un nombre d'adhésions représentant les neuf dixièmes de la production totale pour l'établir avec chance de succès. Tant que cette proportion n'est pas atteinte, le régime de la liberté entière est préférable à une entente incomplète. Les négociations pour la formation du cartell du sucre ont été aussi entamées, abandonnées et reprises bien des fois au cours de ces dernières années ; généralement, les raffineurs adhéraient promptement et presque unanimement, mais les fabricants de sucre, moins intéressés au succès de l'entreprise, moins persuadés de ses avantages, ne se joignaient pas à eux en nombre suffisant. C'est seulement au mois de mai 1900 que le chiffre voulu d'adhésion a pu être réuni. L'histoire de tous les cartells débute par des difficultés de ce genre. Et elles se lient très étroitement à d'autres difficultés. Tous les industriels fabriquant un produit se syndiqueraient bien volontiers pour maintenir ou relever le prix de ce produit, si on ne leur demandait aucun sacrifice en échange de cet avantage, mais nous savons déjà qu'on leur demande un sacrifice important. Pour mieux vendre, il faut moins produire, ou s'il s'agit d'industries travaillant seulement sur commande, il faut renoncer à arracher les comman-

des en consentant des prix inférieurs, c'est-à-dire encore se résigner à moins produire. -

Sur le principe général on est toujours d'accord Tout le monde applaudit l'orateur du comité d'initiative quand il démontre, chiffres en main, les déplorables effets de la surproduction ou l'abaissement fatal des prix résultant d'une concurrence désordonnée, alors que les commandes se font plus rares. Tout le monde reconnaît le phénomène économique, mais la plupart des industriels récriminent quand on leur propose l'application du remède à leur usine. »

Le Cartell de 1907.

C'est tout à fait ce qui se produisit pour les loueurs de wagons-foudres. En mars 1907, cependant, l'accord se fit, grâce à d'inlassables efforts de la part de quelques loueurs, mais il ne fut pas ce qu'il aurait dû être. Plusieurs grosses maisons de locations restèrent en dehors, et de plus, on fut obligé de consentir des régimes de faveur à plusieurs adhérents. C'est toujours ce que signale M. de Rousiers, au sujet des cartells de limitation de production ; il rapporte en ces termes la conversation qu'il eut avec un constructeur badois : « Au fond, tout cela se règle par des accommodements, m'a-voua-t-il avec bonhomie. Quand un de nos sociétaires exige un contingent de production plus élevé, le premier mouvement des autres est de le maintenir à son ancien taux. Il menace de sortir du cartell ; on lui répond qu'on le laissera s'en aller à

l'expiration de l'engagement qu'il a signé, et puis on finit par s'arranger. »

Ici, deux catégories d'adhérents bénéficièrent d'un régime de faveurs qui consistaient pour eux à ne pas être soumis au taux minimum de location auxquels les autres se trouvaient soumis.

Les adhérents privilégiés

D'abord les petits loueurs ayant un matériel de moins de 10 wagons furent dispensés de tout engagement et à l'abri de toutes représailles, en payant un abonnement annuel par wagon. Cette sorte de tribut fut pour ainsi dire le paiement du service que leur rendaient les gros loueurs en maintenant les prix et l'indemnité due par eux du fait que pouvant ristourner sur les prix de l'entente ils devaient toujours pouvoir éviter le chômage au détriment des autres loueurs. Sans cette facilité qui leur fut laissée de rester en dehors et de la mise en commun des bénéfices des wagons en travail et de leur répartition entre tous les wagons existants, jamais on n'eût obtenu l'adhésion des petits loueurs. Ceux-ci, en effet, avaient presque toujours une clientèle suffisante pour occuper tout leur matériel toute l'année, et ils étaient exposés avec leur petit nombre de wagons à travailler le plus pour toucher le moins.

On le comprit et on tira d'eux par la menace de représailles tout ce qu'on put en tirer, c'est-à-dire le tribut dont nous venons de parler.

La deuxième catégorie des privilégiés comprenait les Compagnies parisiennes de wagons-réser-

voirs : la Société générale des transports de liquides et la Compagnie des Wagons-Réservoirs.

Ici, les raisons de la faveur étaient toutes différentes. La première était que ces compagnies très puissantes voulurent choisir elles-mêmes le régime auquel elles entendaient se soumettre, et il faut ajouter, comme deuxième raison, que le matériel de fer qu'elles employaient presque exclusivement, faisait une nécessité de leur consentir une situation spéciale dans l'entente.

Les wagons de fer, en effet, s'ils sont seuls aptes à transporter des alcools, se trouvent au contraire délaissés pour le transport des vins, et c'était en supprimer complètement l'emploi pour cet usage que de leur fixer le même minimum de location qu'aux wagons de bois. Les compagnies parisiennes furent donc laissées libres de leur prix, mais elles participèrent aux frais généraux de l'entreprise et acceptèrent de s'imposer un chômage proportionnel au chômage général de l'entente.

Laissant maintenant de côté et les réfractaires, les « Wilde », comme on les appelle en Allemagne, et les privilégiés, étudions le groupement lui-même qui comprenait la grosse majorité des wagons en circulation.

L'idée directrice fut la même que celle de 1905. Fixer un prix au-dessous duquel on ne pût pas louer. Pour éviter toute fraude, faire verser tout le produit des locations calculé d'après ce prix et le répartir ensuite entre tous les wagons existant.

La dénomination

Comme en 1905, la dénomination adoptée fut celle d'Association en participation. Cette dénomination n'est pas, selon nous, très exacte. Au point de vue économique, l'entente constitue sans contestation possible un cartell de fixation des prix et de répartition des bénéfices. Au point de vue juridique, elle n'est qu'un simple contrat innomé, et non une association en participation. Celle-ci, en effet, peut être comprise de deux façons, selon que l'on s'attache au sens historique de ces mots ou au sens actuel. « Au sens historique, c'était une association de petite durée, permettant à deux ou plusieurs personnes de réunir leurs capitaux pour spéculer sur une affaire très limitée ; l'achat d'une cargaison de navire par exemple, chacune d'elles devant supporter les pertes et jouir des bénéfices de l'affaire. Peu importait d'ailleurs que l'acte de spéculation fût accompli sous le nom d'un seul participant ou que le nom de tous fût révélé au public. Il y avait là une société momentanée. Eu égard à ce caractère et au petit nombre d'affaires qu'elle traitait, la loi la dispensait de publicité et, comme conséquence, la personne morale ne se formait point ; au cas de faillite, c'était chaque associé qui était poursuivi, non la société, et les créanciers sociaux concourraient avec les créanciers personnels des associés.

C'est le sens qui paraît ressortir de l'article 48 du Code de commerce et que l'on a longtemps attribué aux mots « Association en participation ».

Plusieurs arrêts de la Cour de cassation, notamment deux du 21 mars 1876 et du 26 août 1879, ont modifié complètement l'interprétation de cet article. L'association en participation peut maintenant être une société de durée ordinaire, mais occulte, qui reste *res inter alios acta.* Il faut et il suffit, pour qu'il y ait association en participation, que le lien de droit qui unit les associés ne se révèle pas au public ; que le gérant de la société agisse comme s'il agissait pour son compte. Telles sont résumées les principales indications que donne sur l'association en participation M. Thaller, dans son *Traité de droit commercial.* Et il ajoute, p. 260 : « Pour exprimer autrement la nature de l'association en participation, elle constitue un retour à la pratique de la société civile sans existence externe. Elle se réduit à un rapport intérieur de comptes, forme un contrat, non une personne, et ne prend point jour sur le dehors ; elle n'occupe pas la scène et nul ne doit la voir. » Enumérant ensuite les conséquences de cette idée, il en arrive à constater que la seule grosse différence qu'il voit entre la société de commerce ordinaire et l'Association en participation, c'est l'absence d'un fonds commun qui résulte de l'absence de personnalité, et la possibilité d'inexistence des apports dans le cas où le gérant a besoin seulement de diviser le risque et non d'une commandite.

Si nous reprenons ces caractères de l'association en participation, nous voyons que l'entente

des loueurs ne peut être assimilée ni à une société de commerce momentanée, ni à une société de commerce occulte.

Sans doute, elle est de courte durée ; quelques mois ; sans doute, elle ne se révèle au public ni par une raison sociale ni par une publication, et ce sont ces caractères extérieurs qui l'ont fait ainsi dénommer. Mais elle n'est pas une société de commerce.

Quelle est sa fonction en effet ? Réunir chaque soir les recettes obtenues par chaque loueur dans la journée et les répartir ensuite.

Quel est le but ? Maintenir par ce moyen un prix minimum sur le marché.

Or, il n'y a là qu'une sorte de règlement corporatif avec une sanction énergique, mais on ne peut y découvrir aucun acte de commerce ; le but n'est pas de vendre, d'acheter, de réaliser des bénéfices, d'entrer en contact avec une clientèle, d'exploiter un fonds de commerce ; il n'y a donc pas là association en participation, et la répartition que l'on y trouve ainsi que les organes habituels aux sociétés, gérance, conseil de surveillance, assemblées, ne sont que des procédés établis dans une convention innomée pour rendre énergique et efficace une action de caractère syndical contre l'avilissement des cours.

Cette convention, nous l'avons vu, s'imposait ; il eût été certainement dangereux de s'en remettre à la foi de chacun pour que cette prescription du minimum de prix fût observée. C'eût été trop ten-

tant, à l'aide de légère ristournes, de profiter à la fois de la hausse des prix obtenue par le syndicat et de détourner la clientèle de façon à occuper son matériel, sans chômage et à un prix encore rémunérateur. Il fallait donc, non seulement fixer un prix mais encore trouver le moyen de le faire appliquer par tous, sans l'emploi de mesures trop vexatoires comme l'examen des livres de commerce, etc.

Le prix minimum.

Tout d'abord donc, on fixa les prix. Le wagon-réservoir se loue, nous l'avons vu, dans la pratique des affaires à la journée, au mois ou à l'année. Pour ces locations on fixa les prix suivants (art. 14 des statuts) :

0 fr. 05 par hecto et par jour pour les locations à la journée.
1 fr. 15 par hecto et par mois pour un minim. d'un mois.
1 fr. 10 — — — de 3 mois.
1 fr. 05 — — — de 6 mois.
1 fr. — — — de 12 mois.

Mais il se loue aussi et surtout à forfait, à tant l'hectolitre, pour un voyage déterminé. Ce n'est pas que le temps du voyage ne rentre absolument pour rien dans le contrat de location et que l'aléa en soit tout à la charge du loueur ; mais il ne rentre en jeu que rarement, comme nous le verrons plus tard, et on peut dire que pour un voyage normal, le prix s'établit par un forfait indépendant de la durée réelle du voyage. On y tient compte seu-

lement d'une durée supposée, basée elle-même sur la longueur du trajet.

Pour simplifier et n'avoir pas un tarif spécial pour chaque ville, la France fut donc divisée en 4 zones, avec un prix de location unique pour chacune.

La première comprit les gares situées au Sud d'une ligne, passant par Arcachon, Bordeaux, Neussargues, Lyon, Chambéry, Annecy, Genève et les gares situées sur cette ligne.

La deuxième : les gares au sud de la ligne, passant par Saint-Nazaire, Paris, Delle-Frontière et les gares situées sur cette ligne.

La troisième : la région Paris comme limitée à peu près par le réseau de grande ceinture.

La quatrième : les gares des réseaux de l'Est, du Nord et de l'Ouest, tout au moins approximativement.

Le prix dès lors fut établi de la façon suivante :

On cherchait le prix de la tonne demandé par les compagnies de chemins de fer pour le transport des vins par wagons-réservoirs, de la gare expéditrice à la gare destinataire. On prenait le dixième de ce prix, ce qui donnait le prix du transport de l'hecto, en supposant que l'hecto de vin pesait 100 kilogs, et à ce prix de l'hecto on ajoutait :

I. Au départ d'une gare de la 1re zone :

0 fr. 70 à destination d'une gare de la 1re zone
0 fr. 80 — — — 2e —
0 fr. 85 — — — 3e —
0 fr. 90 — — — 4e —

II. Au départ d'une gare quelconque à une gare comprise dans la même zone : 0 fr. 70.

III. Au départ d'une gare comprise soit dans la deuxième, soit dans la quatrième zone à une comprise dans une zone limitrophe, à l'exception de la 3e : 0 fr. 80.

IV. Au départ d'une gare comprise soit dans la 2e soit dans la 4e zone, à une gare comprise dans la 3e zone et inversement : 0 fr. 85.

V. Au départ de la 4e zone à une gare de la 1re zone : 0 fr. 90.

Remarquons que la première hypothèse était celle qui se produisait le plus souvent, les autres étant tout à fait exceptionnelles.

Le loueur facturait donc d'abord le prix total du voyage comme s'il se chargeait de payer la compagnie de chemins de fer ; mais il n'avançait rien en réalité, car il déduisait sur la même facture ce qui était dû à la compagnie par le locataire.

Quel était l'intérêt de cette complication, et pourquoi le loueur ne facturait-il pas purement et simplement 70, 80, 85, 90 centimes par hecto, suivant que le terme du voyage était une ville de la première, deuxième ou troisième zone ? C'est qu'en procédant comme il le faisait, il comptait d'abord au locataire le prix de l'hecto comme si celui-ci faisait 100 kilogs et ne déduisait ensuite que ce que faisait payer la gare, soit 99 kilogs, pour 1 hecto. Tolérance basée sur la moindre densité du vin.

Prenons un exemple. Soit un wagon de 150 hectos, faisant le trajet Cette-Lyon.

Le prix de la tonne étant 16,90, la facture portait d'abord 2 fr. 40 l'hecto, soit 360 francs.

D'où il fallait déduire la somme réelle à payer à la gare.

Soit 14.850 kilogs, à 16 fr. 90 = 250 fr. 95.

Si l'on ajoutait à cela le montant de la lettre de voiture, l'on avait 251.75, soit un solde en faveur du loueur, de 108 fr. 25.

Ce n'était pas encore là, cependant, le net du prix de la location.

Le loueur, nous l'avons dit, bénéficiait de l'indemnité kilométrique de 0 fr. 02 cent. par wagon et par kilomètre, que les compagnies de chemins de fer allouent à ce véhicule. Or, comme cette indemnité était donnée par déduction sur la lettre de voiture, c'est-à-dire était encaissée par le locataire, le loueur l'ajoutait sur sa facture. Ici, la distance Cette-Lyon étant de 340 kilomètres environ, il ajoutait 6 fr. 80 à 108 fr. 25.

Le retour du wagon vide s'élevant pour ce voyage à 22 francs, le loueur encaissait donc pour le voyage 99 fr. 05, soit, avec une durée moyenne supposée de 10 jours, 9 fr. 90 par jour environ.

Pour la deuxième zone, Cette-Dijon, en prenant une durée de 12 jours, on trouvait également un produit de 9 à 10 francs par jour et également pour la troisième et la quatrième zone.

Voici donc les prix fixés et le produit journalier

du wagon, calculé d'après ces prix et la durée moyenne du voyage connus.

Le contrôle

Pour imposer le prix minimum à tous les loueurs, on stipula que tout le produit des wagons en travail serait tous les jours versé à une caisse commune, puis réparti entre tous les wagons en travail ou en chômage. Opérations fictives bien entendu, liquidées seulement à la fin de chaque semaine.

Si donc un loueur baissait ses prix, il était mis en perte puisqu'il devait ajouter au produit de ses wagons pour parfaire le versement journalier ; de plus, l'intérêt de faire la baisse, en temps de chômage, diminuait jusqu'à disparaître puisqu'aussi bien le travail que l'on faisait profitait par le fait de la répartition aux concurrents à qui on essayait de l'enlever.

Mais quel était le versement journalier par wagon en travail ? Un élément de variation devait être en bonne justice, la contenance du wagon.

Les wagons furent donc divisés en 6 séries particulières, d'après leur contenance.

La 1re	série	comprit	les wagons	jusqu'à 115 hectos
La 2e	—	—	—	de 115 à 130 h.
La 3e	—	—	—	de 130 à 145 h.
La 4e	—	—	—	de 145 à 160 h.
La 5e	—	—	—	de 160 à 175 h.
La 6e	—	—	—	au-dessus de 175

Tous les wagons en travail effectuaient d'abord à quelque série qu'ils appartinssent, un apport uniforme de 4 fr. 40 par jour.

Ceux des 2e, 3e, 4e, et 6e séries effectuaient en outre les apports supplémentaires suivants ;

Les	2e	3e	4e	5e	6e	séries	0 fr. 70
Les		3e	4e	5e	6e	séries	0 fr. 70 en plus
Les			4e	5e	6e	séries	0 fr. 70 en plus
Les				5e	6e	séries	0 fr. 70 en plus
La					6e	série	0 fr. 70 en plus

On voit donc que pour un wagon de 150 hectos, l'apport journalier était de 7 fr. 20 environ pour un produit que nous avons vu varier de 9 à 10 fr.

Si donc il était difficile aux loueurs de faire la baisse, ils avaient cependant une petite marge variant de 0 fr. 05 à 0 fr. 10 par hecto. Le but était de ne pas éteindre complètement la concurrence et d'empêcher la création de maisons de chômage parasites de l'association.

Le loueur se trouvait ainsi dans la situation suivante, d'avoir un intérêt personnel à travailler aux prix du syndicat et encore à 0 fr. 10 centimes par hecto au-dessous, mais de perdre cet intérêt s'il ristournait davantage à ses clients pour ne plus être poussé que par un intérêt collectif, celui d'avoir une plus grosse somme à partager. Dans ce dernier cas, cet intérêt se trouvait donc divisé par le nombre des wagons en chômage et il y avait là un jeu ingénieux de bascule diminuant l'intensité de la concurrence au fur et à mesure que, le chômage grandissant, elle eût dû devenir plus âpre.

Voilà donc dans ses grandes lignes en quoi consistait l'entente. Mais pour être efficace elle devait

comporter un ensemble de précautions, un série d'atténuations, et quelques dispositions accessoires. Il fallait également avoir un organe chargé de surveiller, d'établir les comptes de chacun, de prendre certaines décisions de peu d'importance, de convoquer les adhérents, etc.

Atténuations

Il y eut d'abord plusieurs atténuations : on laissa, nous l'avons vu, une marge entre le produit journalier du wagon et le versemment à faire pour lui à la caisse commune, afin de ne pas supprimer totalement la concurrence et éviter de faire qu'il fût indifférent à tel associé d'avoir ses wagons en chômage ou en travail. Mais on fit plus. Prévoyant le chômage dont on avait déjà souffert, on se demanda quels seraient les effets des prix hauts dans ces périodes de dépression. Cela risquait de faire craquer l'entente ou tout au moins de stimuler fortement la fraude qui consisterait à faire travailler les wagons sans en déclarer le travail. Il fallait également offrir une prime à l'expédition des vins à certaines époques, de façon à atténuer cette plaie du métier d'avoir des mortes saisons ruineuses et des périodes de travail dont on ne pouvait profiter faute de matériel.

Ou décida donc d'établir une seconde série de prix, à laquelle correspondrait une autre série de versements journaliers pour le cas où le chômage resterait pendant 8 jours consécutifs au-dessus de 25 0/0.

Pour les prix on ajouta :

0 fr. 25 au dixième du prix de la tonne pour la 1re zone ;

0 fr. 30 pour toutes les autres.

Pour les versements journaliers ils furent

de 1 fr. 40 de versement fixe ;

de 0 fr. 25 en plus pour les 5 dernières séries ;

de 0 fr. 25 en plus pour les 4 dernières,

et ainsi de suite.

Mais ce n'était évidemment là qu'un prix de circonstance, ne tenant pas compte des conditions du métier, amortissement, intérêt, frais généraux, etc. Ce prix n'était possible que momentanément comme remède contre le chômage, aussi avait-on prévu pour le cas où le chômage se maintiendrait malgré tout à 25 0/0, pendant plus de 8 jours de plus l'établissement d'un prix nouveau par l'assemblée générale des loueurs, prix devant rester au moins égal au minimum du temps de chômage et au plus égal au minimum du temps de travail.

En plus de cela, le loueur, en faisant son versement journalier, risquait de verser plus que ce qu'il touchait de son client. Le voyage pouvait, en effet, se prolonger outre mesure, sans même dépasser les délais des compagnies, parfois fort longs, même pour de petits parcours. De plus, pour les locations à l'année, au mois ou à la journée, le même inconvénient risquait de se produire. On établit donc un mode de défaxe qui fit récupé-

rer pour les wagons ainsi loués la différence entre le produit net et le versement journalier.

Les hauts prix risquaient également de rendre impossible pour certaines destinations la concurrence avec la futaille, un tarif prime fut créé qui autorisa pour ces destinations la location forfaitaire du wagon à 0 fr. 50 cent. au-dessous du prix de transport des vins en fûts.

On voit donc quel était l'esprit de l'entente : atténuer les mauvais effets de la concurrence, mais ne pas la supprimer cependant pour laisser une prime au travail, subir sa loi quand il aurait été imprudent de faire autrement dans les grosses crises, laisser enfin subsister la possibilité de la lutte avec la futaille sur tous les points.

Nous n'avons vu comme moyen employé pour dominer le marché que les procédés destinés à maintenir les cours ; c'est évidemment l'essentiel.

Mesures Accessoires

Il faut cependant parler de mesures de moindre importance, tendant en définitive au même but, en rendant difficile, sinon impossible, le maintien d'une maison étrangère à l'entente.

Dans ces mesures on peut comprendre le peu de durée donné à l'entente menaçant constamment les réfractaires d'une dépression des prix ; mais il y en avait d'autres.

On fit tout d'abord défense aux loueurs adhérents de prendre en location le matériel d'un non-adhérent ou de lui en donner en location du sien.

On interdit ainsi toute solidarité professionnelle entre les uns et les autres ; c'était une sorte de mise à l'index. La mesure se complétait par la défense qui fut faite aux membres de l'association d'avoir des représentants ou agents communs avec des non-adhérents, et de faire bénéficier des tarifs réduits, notamment du tarif-prime, les clients qui se servaient chez eux.

Toutes ces dispositions, notamment la fixation d'un prix minimum, ne pouvaient être efficaces que si elles étaient rigoureusement observées par tous.

La base de leur mise en œuvre fut toute une série de déclarations faites par le loueur, surveillées par la gérance, sanctionnées par des amendes.

Le loueur devait affirmer en rentrant dans l'entente la composition de son matériel, dire le nombre de ses wagons, les marques, numéros, contenances de chacun et rectifier cette première déclaration s'il vendait des wagons, s'il en achetait, si certains étaient détruits, enfin, à toutes variations du matériel.

Au cas de vente, et pour éviter des ventes fictives, et pour n'avoir pas à persuader à nouveau l'acheteur, l'acte de vente devait stipuler l'adhésion à l'entente de cet acheteur, sauf versement par le vendeur d'une somme de 100 francs par wagon ; c'était toujours le principe de la suppression relative de la liberté.

On permettait par application de ce même principe la prise en location d'un matériel étranger, mais pour plus de 6 mois ; ainsi, on laissait pos-

sible aux adhérents certaines combinaisons et on fermait la porte à la fraude, consistant à se constituer un double matériel dont les wagons chômeurs auraient toujours été ceux qui touchaient à la répartition et les wagons en travail, ceux qui n'y versaient pas ; en effet, les locations de plus de 6 mois, étaient considérées comme des acquisitions et devaient donc entrer dans l'entente au même titre.

Mais il ne suffisait pas que l'on fît connaître au début la composition de son matériel et ensuite ses variations ; il fallait également déclarer jour par jour combien de wagons travaillaient, combien chômaient, combien étaient en réparation. Cela était nécessaire pour établir :

1° Quel devait être le versement journalier du loueur.

2° Quelle devait être sa part dans la répartition.

En effet, le wagon en travail versait seul une cotisation, le wagon en travail et le wagon en chômage touchaient tous deux une quote-part de la masse commune, le wagon en réparation ne versait ni ne touchait ; il était momentanément en dehors de l'entente. Cela se conçoit, il eût été trop onéreux de participer aux versements dans le cas où d'importantes réparations auraient immobilisé des wagons et trop avantageux de laisser des wagons sans valeur participer aux répartitions.

Cette question du bon ou du mauvais état du matériel ne laissa pas d'ailleurs de soulever de nom-

breuses discussions et d'amener même des défaillances ; les entreprises nouvelles, munies d'un matériel neuf, trouvaient injuste de recevoir la même rétribution sans plus que le vieux matériel. C'était à tort, puisque jusqu'à présent le prix de location a toujours été le même pour l'un et pour l'autre, et que de toutes façons ils versaient des sommes égales à la masse commune ; mais où il était moins facile de leur donner tort, c'était quand ils prétendaient que certaines grandes entreprises à vieux matériel et à chômage important laissaient la partie de leurs wagons correspondant à leur chômage habituel dans un état de délabrement qui en rendait l'usage impossible alors que cependant ils participaient à la répartition.

Quoi qu'il en soit, les trois états des wagons ; travail, chômage, réparation, que chaque loueur devait affirmer journellement et pour chacun de ses wagons, étaient très nettement définis dans la convention.

Pour qu'un wagon soit en chômage, il faut, disait l'article 11 :

1° Que son exploitant ait fait une déclaration expresse de chômage ;

2° Que ce wagon se trouve et reste pendant toute la durée du chômage sur la gare de dépôt désignée dans la déclaration ;

3° Que ce wagon soit en état d'être utilisé dans la journée qui suit la déclaration de chômage ;

4° Que ce wagon ne soit loué, ni à la journée, ni au mois, ni à l'année.

Pour les wagons en réparation, l'article 12 disait :

« Tout wagon se trouvant sur une gare de dépôt, peut être, après déclaration obligatoire à la gérance, mis en réparation, soit sur cette gare elle-même, soit sur toute autre gare de dépôt, soit encore dans un atelier de l'une des compagnies de chemins de fer.

» Le wagon mis en réparation est, pendant la durée de la réparation, restitué à son exploitant et retranché du nombre des wagons en participation. La déclaration de réparation doit être renouvelée tous les jours pendant la durée de la réparation... »

On voit le rôle que jouaient les gares de dépôt, gares limitativement déterminées, soit par les assemblées générales, soit par la gérance. Elles servaient à faciliter la vérification des affirmations des participants. Le wagon n'était-il pas sur une gare de dépôt, il ne pouvait être en principe ni en chômage ni en réparation. Il était en travail et devait verser à la participation ; c'était la clé de voûte de tout le système.

Mais là encore il fallait des atténuations.

Toutes les réparations de sécurité se font en effet dans les ateliers des compagnies de chemins de fer qui à ce point de vue là furent considérées comme gares de dépôt.

Une difficulté plus grande se présentait pour les réparations devenues nécessaires en cours de route. Devait-on les admettre ou en laisser toute la

charge au propriétaire du wagon comme risque professionnel ? On ne pouvait raisonnablement exiger le versement journalier dans une pareille circonstance pour des réparations qui risquaient d'être fort longues. On enleva donc le wagon de la participation pour les réparations dont la durée excédait 10 jours.

Toutes les déclarations dont nous venons de parler étaient faites à la gérance. Les fausses déclarations entraînaient une amende de 500 francs par wagon faussement déclaré, dont le recouvrement était assuré et par le fait que parfois le délinquant était par le jeu de la participation créancier de la caisse commune et par un dépôt de garantie de 10 francs par wagon et de 500 francs au minimum, qu'il était obligé de faire à son entrée dans l'entente.

En cas d'omission de déclaration sur tout ou partie du matériel, les wagons non déclarés étaient supposés en travail.

Ajoutons, pour être complet, que l'on avait heureusement trouvé le moyen de mettre sur le même pied le wagon qui se remplissait sur une gare de dépôt et celui qui se remplissait sur une autre gare. Il fallait, en effet, à ce dernier, 3, 4, 5 jours pour aller se charger, et dès le jour où il quittait la gare de dépôt, il devait verser pour ce voyage improductif la cotisation journalière.

On se contenta pour tout égaliser de feindre que le wagon qui partait plein d'une gare de dépôt

était parti 5 jours avant le jour réel de son expédition.

Voilà donc quels étaient dans leurs grandes lignes les moyens d'action de l'entente, moyens d'action mis en œuvre par un gérant, un conseil de surveillance et une assemblée générale.

Les effets et l'avenir du Cartel

Les effets pratiques de l'entente ont été assez considérables, puisqu'elle a permis de relever les prix après les désastreuses années 1903-1904 au taux que nous avons vu (soit de 0 fr. 70 à 0 fr. 90 cent. l'hecto).

Comme pour beaucoup de choses, c'est d'ailleurs depuis sa disparition que l'on a surtout apprécié sa valeur. Les prix sont tombés à un taux dérisoire de 0 fr. 30 cent. par hecto et ont eu bien de la peine à se relever à 0 fr. 40 en période de gros travail. Devant cette débâcle, s'unira-t-on à nouveau, le cartell se reformera-t-il ? Nous ne le pensons pas.

Nous croyons que ce qui était difficile il y a deux ans est devenu maintenant impossible par le fait de l'exagération de la construction et de l'exaspération de la concurrence qui en est résultée ; les concurrents sont plus nombreux, d'une éducation commerciale plus imparfaite, en butte à la concurrence de leurs clients eux-mêmes, qui possèdent souvent des réservoirs. Pour toutes ces raisons, nous pensons que cette forme de l'association a pour cette industrie définitivement disparu ; en tous

cas on ne peut que louer les organisateurs de cette entente si ingénieusement combinée et peut-être que regretter sa disparition, car loin d'établir, nous semble-t-il, une hausse disproportionnée des prix, elle se contentait de les régulariser, donnant ainsi au commerce une sécurité qu'il pourrait regretter.

CHAPITRE V

LES VICTIMES DU WAGON-RÉSERVOIR

La location de futailles. — La vente des vins en gare

Tout progrès, toute adoption d'un procédé nouveau amène l'abandon d'une ancienne façon d'agir, se fait aux dépens de quelqu'un.

Le wagon-réservoir a lui aussi ses victimes. D'abord et principalement le tonneau qui fait vivre dans notre région une industrie importante pour sa fabrication et un commerce très étendu pour sa location.

Ensuite, mais très accessoirement, le commerce des vins au pays de consommation fut menacé par l'habitude qu'avaient prise certains petits négociants et certains propriétaires des régions vinicoles de vendre de gare en gare le contenu de wagons-réservoirs se substituant ainsi pour la vente de demi-gros et de détail à leur ancienne clientèle. Ce procédé est d'ailleurs aujourd'hui à peu près abandonné.

Voyons d'abord l'antagonisme qui a existé et existe encore aujourd'hui entre le wagon-réservoir

et le fût de location, et nous étudierons ensuite rapidement les difficultés juridiques qu'a soulevées la vente des vins en gare.

La location de futailles plus que la tonnellerie proprement dite est menacée par le véhicule nouveau. Celle-ci n'est atteinte qu'indirectement en tant que fournisseur de celle-là.

§ Ier. — La location de futailles historique.

La location de futailles, au contraire, consiste à mettre à la disposition du commerce des vins un matériel de fûts qui s'utilisent surtout pour le transport des vins par chemin de fer. Or, c'est bien là exactement l'emploi du réservoir. Sans doute, le fût de location est utilisé pour le service de cave, pour retirer le vin à la propriété et le porter au réservoir, mais ce sont là des usages secondaires et aussi bien, toutes les maisons de commerce ont suffisamment de fûts leur appartenant pour suffire à ce travail. Aussi, peut-on dire que l'antagonisme ne peut pas être plus direct, plus intime qu'entre la location des fûts et la location des réservoirs.

La location de futailles, bien que l'emploi du tonneau pour les expéditions de vins soit très ancien, est relativement récente. L'entreprise spécialisée de location prend date vers 1875. Avant cette date, chaque maison de vins avait son petit matériel de fûts et, d'ailleurs, la grande majorité des expéditions se faisaient à fûts perdus. Mais vint l'augmentation du prix des fûts et des be-

soins que l'on en avait. Les maisons de commerce manquèrent des capitaux nécessaires pour s'assurer un matériel suffisant. Il y aurait eu d'ailleurs des inconvénients pour elles à le faire. Un retard dans la réexpédition des fûts par le réceptionnaire aurait paralysé leurs opérations, ou de brusques rentrées auraient au contraire encombré les chais d'un matériel inutilisé.

Aussi, vers 1875, sous diverses influences, notamment la destruction du vignoble par le phylloxéra et l'obligation où l'on fut d'aller chercher des vins en Espagne, en Italie ou en Grèce, ce qui immobilisait un grand nombre de fûts pour un temps très long, des entreprises se formèrent pour construire des fûts et les offrir au commerce débordé ; la location de futailles était constituée. (Voir Valéry : *Du louage des meubles*, Paris, 1895, page 6, n° 3). Elle se développa d'abord naturellement aux points où les vins étrangers rentraient en France. On peut dire que Cette en fut le berceau. Le fût offert par les loueurs était construit en chêne d'Autriche ou d'Italie, cerclé de fer, d'une contenance moyenne de 550 litres, du poids de 100 kilos, du prix de 35 à 40 francs. Les débuts de la location furent modestes ; les initiateurs furent des commerçants de la région, au courant des besoins du commerce et assez audacieux pour tenter l'entreprise. Un peu d'audace était en effet nécessaire pour mettre ainsi son avoir en meubles périssables dont on avait encore peu l'habitude d'estimer la durée, et dont la destination était de circuler de

mains en mains sans que les propriétaires en pussent suivre la marché. Le crédit du preneur était en somme la seule garantie, pour une long terme et une forte somme. Sans doute, le fût était marqué à feu au nom du bailleur, mais outre que le pouvoir de la marque n'était pas encore défini en jurisprudence, il pouvait sembler difficile de retrouver un fût chez les clients du preneur, et trop facile de faire disparaître la marque.

Malgré ce, la location de futailles se développa très rapidement et par l'accroissement extrêmement rapide des capitaux qui y avaient été engagés et par l'arrivée de capitaux nouveaux.

Les premières années furent, en effet, des années de gros profit. Le fût était offert aux conditions suivantes : loyer, de 4 à 5 centimes par jour. Réparations à la charge du locataire, retour au domicile du loueur. On voit qu'au prix où était la futaille et en lui attribuant une durée moyenne de 10 ans, les bénéfices étaient sérieux, d'autant que le chômage était nul, le stock de fûts étant insuffisant. Aussi, après Cette, qui resta et reste encore un grand centre pour la location des fûts, le métier se propagea dans toutes les villes commerçantes des régions vinicoles. Paris eut également de nombreux loueurs et depuis quelques années, un champ immense s'est ouvert en Algérie à la location.

D'autre part, les maisons qui ont débuté avec quelques milliers de fûts en possèdent aujourd'hui 10, 20 et même 60.000, et l'on est dans l'impossi-

bilité d'évaluer même approximativement le nombre de fûts de location actuellement en circulation.

La décadence de la location de futailles.

On voit quelle est l'importance des intérêts engagés dans ces entreprises, surtout si l'on songe à ceux en même temps de la masse ouvrière qu'il a fallu pour construire un stock pareil et qu'il faut aujourd'hui pour l'entretenir.

Il serait donc intéressant de mettre à l'abri d'un coup mortel, et d'une suppression trop brusque, un commerce où sont engagés tant de capitaux et qui fait vivre toute une population d'ouvriers. Mais hâtons-nous de dire que rien de semblable ne menace encore la location. La crise prétendue de ce commerce n'est certainement due qu'en partie à l'influence du wagon-réservoir. Elle résulte surtout du fonctionnement normal de l'activité économique qui tend à régulariser sur l'ensemble des marchés l'intérêt des capitaux. Le profit a diminué ici comme partout ailleurs, surtout par le fait de la concurrence des loueurs entre eux qui a eu pour conséquence la diminution du coût de la location, trop offerte, et l'augmentation du prix du fût par la course au beau matériel.

Le taux de la location est en effet tombé à 3 centimes et même à 2 centimes 1/2, les engagements sont devenus moins longs, et les réparations sont tombées en grande partie à la charge des loueurs.

Le coût du fût a subi lui une augmentation très

considérable. Il vaut aujourd'hui, en effet, 52 fr. en moyenne. L'augmentation du prix des bois que l'on exploite surtout, actuellement en Amérique et en Russie, y est bien sans doute pour quelque chose, ainsi que la diminution du pouvoir de l'argent et l'augmentation du prix de la main d'œuvre, mais la cause la plus importante de cette augmentation est la transformation apportée à la construction du fût.

Voici, en effet, une comparaison schématique entre les types du demi-muid ancien et du demi-muid actuel :

	Ancien	Actuel
Contenance	570 litres	630
Epaisseur du bois	3 cm. 3 1[2	4 cm. 4 1[2
Poids total	100 kilog.	150
Poids du fer	20 kilog.	30
		bonde métallique.

Malgré cette diminution de un tiers environ dans le loyer, et cette augmentation de un tiers environ dans le prix du fût, la location de futailles, si l'on met de côté les crises passagères des années de petite production et de petit trafic, se trouve dans une bonne situation commerciale ; rien ne le prouve mieux que la construction constante de matériel nouveau. C'est cette situation, sûre, bien établie, que menace, nous l'avons dit, le wagon-réservoir.

Si on se reporte à ce qui a déjà été dit au début de cette étude, sur les origines du wagon-réservoir, on voit qu'apparu vers 1875, c'est-à-dire à

peu près en même temps que la location, il ne se développa réellement qu'à partir de 1895, au moment où on le spécialisa par l'adoption du foudre en bois pour le transport des vins. Il faut même arriver à l'année 1900 pour en trouver un nombre un peu conséquent. Mais à partir de cette date, leur nombre grandira si rapidement qu'il portera ombrage aux loueurs de futailles, et aux industries tributaires de la location.

En 1900, en effet, le P.-L.-M. avait déjà 659 immatriculations, le Midi 226, l'Est 180, l'Orléans 54, le Nord 434, soit un chiffre total de 1.411 wagons-réservoirs ou wagons-foudres.

En 1904, nous trouvons :

Pour le P.-L.-M., 1.616 ;

» le Midi, 751 ;

» l'Est, 374 ;

» l'Orléans, 60 ;

» le Nord, 477, soit un total de 3.278.

Les loueurs, sans ressentir encore bien sensiblement les effets de cette concurrence, devaient s'effrayer et songer que tout le vin transporté par réservoir ne l'était plus par leurs fûts. Ils pressentirent que le manque à gagner qu'ils subissaient risquait, du train dont allaient les choses, de se transformer en débâcle ; aussi, peut-on enregistrer à cette époque 1903-1905 un effort extrêmement sérieux de la part des intéressés pour tâcher de conserver au fût de location sa place dans le transport des vins par chemin de fer.

La campagne contre le réservoir.

Pour cela, on demanda, ayant à lutter contre le prix très réduit du transport des vins par wagon-réservoir, que le retour du fût vide se fît gratuitement. Cette campagne, qui avait en définitive pour but de diminuer les frais de transport du vin, fut, en ces années de mévente, secondée par l'effort des viticulteurs, qui demandaient en plus la réduction des tarifs du plein.

Jusqu'à ce jour, rien de ces revendications n'a abouti. Elles ont cependant été portées plusieurs fois à la tribune de la Chambre par les représentants du Midi.

En 1903, M. Bourrat et ses collègues de la même région ont déposé un projet de loi, dont l'exposé des motifs contenait la conclusion suivante :

« Les exemples que nous avons cités ont montré très nettement combien, sur le même réseau, comme sur des réseaux différents, la tarification du transport des vins est arbitraire. Le gouvernement a le devoir de se préoccuper de faciliter la vente de ce produit, qui constitue une de nos richesses nationales. L'arbitraire de la tarification actuelle est une des causes, et non des moindres, qui entraînent ou aggravent la mévente dans les années de bonne production. Elle contribue en partie à inciter les commerçants sans scrupule à mettre en vente, sous le nom de vin, des boissons nuisibles à la santé publique.

» C'est pour ces motifs que nous vous demandons d'adopter le projet de résolution ci-après :

» *Projet de résolution.* — La Chambre invite le ministre des Travaux publics à négocier avec les sept grands réseaux : Nord, Est, P.-L.-M., Orléans, Ouest, Midi, Etat, en vue d'appliquer au transport des vins les prix et conditions du tarif commun P. V. 102, concernant les céréales et farines, en appliquant au retour des fûts vides (emballages du vin) la gratuité accordée au retour des sacs vides (emballages des blés, céréales et farines). »

Les mêmes revendications tout récemment viennent d'être formulées par M. Lafferre, dans la séance du 21 novembre 1908. M. Lafferre rappelle le projet de résolution Bourrat et s'attache en plus à combattre les effets funestes pour la viticulture méridionale du tarif 206 (tarif Daher), qui permet aux vins d'Algérie d'arriver sur Paris aux mêmes prix que les vins de nos régions.

« Ce n'est pas tout, dit-il. Nous insistons aussi pour le retour gratuit des fûts vides. Je ne m'appesantirai pas sur ce point, car je serais obligé de me perdre dans des chiffres. En réalité, pour le transport des emballages vides, toutes les faveurs des Compagnies s'appliquent presque exclusivement aux wagons-réservoirs ; presque tous les réseaux, l'Est, l'Etat, le Nord, l'Ouest, en vertu du tarif intérieur 29, accordent le retour gratuit des wagons. Je reconnais même que le réseau de l'Etat, il faut le dire à son éloge, est le seul qui assure, à l'heure actuelle, le retour gratuit des fûts vides, sans condition de tonnage.... Le barême le plus avantageux ou tout au moins le mieux gradué est

celui de l'Orléans, qui a enfin adopté un barême par tonne et par kilomètre, encore assez onéreux, mais qui, du moins, a le mérite de présenter un ensemble à peu près satisfaisant.

» La plupart des Compagnies exigent des distances considérables, une contenance maximum de 7 hectos par fût avec des tarifs de 5 francs par 800 kilomètres et de 6 fr. 50 au-delà de 1.200 kilomètres. Enfin, il est d'autres Compagnies qui appliquent aux fûts une tarification supérieure à celle des fûts pleins, de sorte que nous sommes obligés de demander à ces Compagnies, en ce moment, de nous faire payer le même prix pour le transport des fûts vides et pour le transport des fûts pleins. »

De 1903 à 1905, la presse s'empara également de la discussion et se fit l'écho de l'opinion publique, ainsi que des syndicats professionnels intéressés. Cela n'apporta aucune amélioration à la question d'autant qu'elle ne fut aucunement traitée dans ces vaines polémiques. Elles portèrent, en effet, uniquement sur la question de savoir quel emploi, de celui du réservoir ou de celui de la futaille, était le plus conforme à l'intérêt général. On devine combien il était facile, dans ce domaine, de donner gain de cause à l'un ou à l'autre, suivant l'intérêt particulier que l'on avait à défendre et à travestir en intérêt général.

Pour la futaille :

Le vin était mieux logé, le risque de mauvais goût donné par le récipient était limité, les ache-

teurs recevaient exactement le nombre d'hectolitres qu'ils avaient achetés, qu'il y ait hausse ou baisse de la marchandise, les manipulations du vin dans les gares n'existaient pas, les opérations de régie étaient simplifiées.

Pour les réservoirs :

Nous trouvons tous les avantages que présente son emploi dans un article de la *Revue Vinicole* du jeudi 30 novembre 1905, que voici :

« Les avantages sont pour les Compagnies de chemin de fer :

» 1° Suppression complète d'avaries de route par le système d'agencement des wagons, qui supprime les chocs des fûts entre eux, tant pour le transport du fût plein que pour le transport du fût vide.

» 2° Suppression des frais d'entretien et d'amortissement du matériel roulant qui, n'appartenant plus aux Compagnies de chemins de fer, ne leur incombe plus.

» 3° Suppression du personnel pour le chargement et le déchargement du wagon.

» 4° Suppression du transbordement de Compagnie à Compagnie.

» 5° Apport d'un trafic supplémentaire important pour le P.-L.-M., trafic qui s'échappait par les voies navigables.

» 6° Pénétration plus grande en France des vins d'Algérie et de Tunisie par le P.-L.-M., touchant aux ports d'arrivée de Cette et Marseille, alors qu'ils passaient en grande partie par Rouen. »

Le commerce des vins, la production méridionale et algérienne, le Nord pour ses alcools, le port de Cette et de Marseille, et enfin l'Etat bénéficient donc largement du système des wagons-réservoirs. Ces avantages ont été souvent énumérés par les associations agricoles et syndicats qui, très récemment encore, ont eu à s'occuper de la question.

Pour le commerce des vins :

1° Economie des frais de transport en fûts.

2° Disparition de différends avec les Compagnies de chemin de fer pour les règlements d'avaries, celles-ci ne se produisant plus.

3° Réduction des délais de route, les Compagnies n'ayant plus le souci des véhicules pour le transport des marchandises.

4° Suppression de différends de régie et suppression d'acquits à caution.

Pour les régions vinicoles du Midi :

Diminution du prix de revient des vins dans toute la France, par l'abaissement des prix de transport et l'écoulement par conséquent plus grand de leurs produits.

Pour l'Algérie et Tunisie :

Diminution des risques et accélération des transports aux gares de livraison en France, en employant les voies d'accès du P.-L.-M. par Cette et Marseille ; diminution des frais de transport et écoulement plus fort des produits pour ces colonies.

Pour le Nord :

1° Egalité des prix de transport des trois-six

qui descendent en wagons-réservoirs dans le midi de la France, diminution qui doit favoriser leur écoulement en France et dans les colonies.

2° Suppression des difficultés avec la Régie et mêmes avantages que pour le commerce des vins.

Pour Cette et Marseille :

Importation plus grande des vins d'Algérie et de Tunisie, ce mode de transport devant favoriser les rentrées sur ces ports.

Enfin, pour l'Etat :

Création et entretien par les particuliers d'un nombre de wagons qui peut devenir important, pouvant rendre d'éminents services, le cas échéant, au ministère de la Guerre, pour la mobilisation de troupes et de matériel.

L'extension du régime des wagons-réservoirs sera donc profitable à tous et en voyant les avantages que les Compagnies de chemins de fer elles-mêmes pourraient en retirer, on se demande pourquoi elles ne le favoriseraient pas de plus en plus.

Voilà résumés les arguments de la polémique de presse qui eut lieu à cette époque.

Les prix de Transport des vins par fûts et par réservoirs.

Sans les critiquer un à un, nous pouvons dire que ce qui a fait surtout le grand succès du réservoir, ce sont les bas prix qu'il a fait obtenir pour le transport des vins, à un moment surtout où, par suite de la mévente de ce produit, le prix de transport était un des éléments importants du prix des vins.

La différence à ce point de vue entre le transport par fût et le transport par wagon est, en effet, considérable. Donnons-en quelques exemples que nous prenons dans une étude — d'ailleurs très sincère — faite par le Syndicat des loueurs de futailles de Paris :

Tableau comparatif des Tarifs de Transports des vins en Fût et en Wagons-Réservoirs de Narbonne aux localités ci-après :

PLEIN

Localités	Distances	Tarif	Prix de l'hecto	Différence au préjudice des fûts
Paris	830	En fûts : 28,90	3,61	
		En wagon : 28,30	2,83	0,78
Lyon	425	En fûts : 21,70	2,71	
		En wagon : 21,10	2,11	0,60
St-Etienne	445	En fûts : 25,40	3,17	
		En wagon : 24,80	2,48	0,69
Limoges	470	En fûts : 26,40	3,30	
		En wagon : 25,80	2,58	0,72
Tulle	390	En fûts : 26,30	3,30	
		En wagon : 25,70	2,57	0,73

VIDE

Paris	830	En fûts : 5 fr. 50 le fût	0 fr. 92	
		En wagon : 39 fr. 60 le wagon	0 fr. 26	0,66
Lyon	425	En fûts : 2 fr. 50 le fût	0 fr. 55	
		En wagon : 31 fr. 50 le wagon	0 fr. 21	0,34
St-Etienne	445	En fûts : 2 fr. 50 par fût plus 17 fr. 75 par tonne	0 fr. 76	
		En wagon : 31 fr. 90 le wagon	0 fr. 21	0,55
Limoges	470	En fûts : 43 fr. 30 la tonne	0 fr. 86	
		En wagon : 32 fr. 40 le wagon	0 fr. 21	0,65
Tulle	390	En fûts : 41 fr. 70 la tonne	0 fr. 83	
		En wagon : 30 fr. 50 le wagon	0 fr. 20	0,63

D'où un total dans la différence de :

Pour Paris, de 1 fr. 44 par hecto ; pour Lyon, de 0 fr. 94 ; pour Saint-Etienne, de 1 fr. 24 ; pour Limoges, de 1 fr. 37 ; pour Tulle, de 1 fr. 36.

Dans ce tableau, les fûts sont comptés pour 600 litres et 120 kgs de tare, les wagons-réservoirs sont comptés pour 150 hectolitres.

La différence sur le plein provient (si l'on néglige celle de 0 fr. 60 sur le prix de la tonne en faveur du réservoir, différence insignifiante qui provient de ce que le chargement et le déchargement des réservoirs ne sont pas faits par les Compagnies de chemins de fer, P. V. 129, art. 7), de ce que (art. 11 du P. V. 129), pour les vins transportés en réservoir, la taxe est appliquée sur le net du vin et pour les vins en fûts sur le poids du vin plus le poids du fût, soit 20 kilos de plus par 100 kilos.

La différence sur le vide provient de la différence de taxe, les tarifs de transport étant moins onéreux pour 150 hectos sous la forme de wagon-réservoir que sous la forme de demi-muids.

Comme les doléances du monde du tonneau portent surtout sur les tarifs de la futaille vide, nous allons les résumer ici à côté de ceux du wagon-réservoir vide. Nous verrons, en présence de leur confusion, de leur incohérence et de leur cherté, qu'il y a réellement lieu de s'en plaindre, et que cette tarification d'une marchandise aussi répandue que la futaille demanderait à être simplifiée et fortement abaissée.

Pour le réservoir d'abord :

On trouve un tarif spécial commun, le tarif P. V. n° 129, qui, pour toutes les Compagnies en service commun, établit la taxe suivante déjà vue :

Jusqu'à 200 kilom.	0 fr. 10	par wagon et kilomètre	
De 201 à 300 —	0 fr. 06	—	—
301 à 406 —	0 fr. 05	—	—
401	0 fr. 02	—	—

Ce tarif subit certaines modifications dans le service intérieur de chaque réseau, du fait des dispositions spéciales édictées dans des tarifs dits tarifs P. V. 29, et qui sont :

Pour l'Etat : la gratuité des wagons en retour ou allant prendre charge.

Pour le réseau du Midi : la gratuité du retour pour les wagons-réservoirs transportant des marchandises de transit et d'exportation.

Pour le réseau d'Orléans : même chose que pour le Midi.

Pour le réseau P.-L.-M. : même chose que pour le Midi et l'Orléans.

Pour le Nord : en service intérieur, le wagon paye 0 fr. 06 par kilomètre au-delà de 200 kilomètres, quelle que soit la distance. Toutefois, si le retour s'opère sur le point même d'où le wagon est parti plein, il est gratuit.

Pour l'Ouest : gratuité dans le même cas que le réseau du Nord.

Pour l'Est : tarif P. V. 129, sans modification.

On voit que ce sont là des dispositions assez simples et assez avantageuses.

Passons maintenant aux tarifs qui régissent la futaille vide en retour. Nous verrons qu'il y a là aussi un tarif commun, le P. V. 126. Dans les tarifs intérieurs, les taxes sont si mal combinées qu'il est parfois plus économique d'appliquer les tarifs P. V. 25, qui ont trait à la futaille neuve que les tarifs P. V. 26, qui s'occupent des fûts en retour. Mais, dans le tarif commun, comme dans les autres, nous trouverons des taxes toujours bien plus élevées que pour le réservoir pour un nombre égal d'hectos.

Le tarif P. V. 126 comporte, à part certains prix exceptionnels de gare à gare, un double barême a pallier dont le prix est fait par fût.

Pour les fûts de 7 hectos		Pour ceux de moins de 320 lit. et 50 kgr.
jusqu'à 800 kil.	5 fr.	2 fr. 50
— 801 à 1000	5 fr. 50	3 fr.
— 1000 à 1200	6 fr.	3 fr. 50
— 1200 à 1500	6 fr. 50	4 fr.

Sur le réseau de l'Etat. Comme pour le réservoir, le transport du fût en retour est gratuit.

Sur le réseau du Midi. La gratuité existe aussi, mais, douce ironie, seulement pour les fûts démontés. En réalité, le fût en retour est soumis au même tarif que le fût neuf (T. P. V. n° 25) de 0 fr. 014 par tonne kilométrique et de 0 fr. 010 par tonne kilométrique à partir de 200 kilomètres (sur la section Bordeaux-Cette seulement).

Sur le réseau d'Orléans, le tarif intérieur P. V. 26 reproduit le tarif commun P. V. 126. Mais jusqu'à 350 kilomètres, on a avantage à user du tarif de la futaille neuve P. V. n° 25 que voici :

Jusqu'à 100 kil., 16 fr. la tonne
» 200 kil., 27 fr. »
» 300 kil., 38 fr. »
» 400 kil., 44 fr. »

Sur le réseau P.-L.-M. Nous trouvons le même tarif jovial que sur le Midi, accordant la gratuité aux fûts démontés. Craignant toutefois d'être allé trop loin dans la voie des concessions et redoutant l'ingéniosité des tonneliers, le tarif précise : démontés douelle par douelle. On trouve également un tarif par 2000 kilogs pour les fûts en bois pesant 40 kilogs par hecto ; on en comprendra la puissante utilité quand nous aurons fait remarquer que, pour bénéficier de ce tarif, les demi-muids qui font en moyenne 140 kilogs devraient en peser 240.

On trouve ensuite un tarif qui reproduit le barême du P. V. 126, en en arrêtant toutefois la décroissance à 1.000 kilomètres et à 6 francs. Comme pour l'Orléans, il est d'ailleurs plus avantageux, jusqu'à 440 kilomètres, d'appliquer le tarif P. V. 25 des fûts neufs. Le voici : jusqu'à 200 kilomètres, et sans que le prix de la tonne puisse dépasser 20 francs (non compris les frais accessoires), le prix est de 0 fr. 15 par tonne kilométrique. Au-delà, il est de 0 fr. 10.

Sur le réseau du Nord. Gratuité pour les fûts démontés.

En dehors de là, application du barême B, limité par un maximum de 0 fr. 25 l'hectolitre, l'hecto étant indivisible.

Voici le barême :

100	kilomètres	par tonne	10
200	»	»	18
300	»	»	24

Pour le fût de 600 litres, qui nous occupe, nous voyons que le maximum fonctionne dès que le prix de la tonne atteint 12 fr. 50, soit à partir de 131 kilomètres.

Sur le réseau de l'Est, nous trouvons les deux tarifs P. V. 26 et P. V. 25.

Le premier comporte la gratuité pour les fûts démontables, concession unanime des Compagnies, et un barême de 0 fr. 50 par hecto, indivisible, quelle que soit la distance.

Ici encore, il est plus avantageux d'user du P. V. 25. Pourquoi donc avoir pris la peine d'édicter un tarif P. V. 26. Le tarif 25 a, en effet, deux barêmes que voici :

Par 1000 kilogs		
Jusqu'à 100 kilomètr.	0 fr. 15	par tonne kilométrique
Au-delà	0 fr. 75	— —
Par 5000 kilogs.		
Jusqu'à 100 kilomètr.	4 fr. 75	par tonne
— 200 —	7 fr.	—
— 300 —	9 fr.	—
— 400 —	11 fr.	—

Il est donc toujours plus avantageux d'user du P. V. 25, sauf pour les expéditions en retour pesant moins de 5.000 kilogs et ayant à parcourir moins de 234 kilomètres.

Sur l'Ouest, enfin, nous trouvons un tarif P. V. n° 26 qui s'applique aux fûts qui sont partis pleins notamment sous le régime des tarifs 6 et 30 du même réseau. Il soumet le fût en retour à la même taxe que celle qu'a supportée la marchandise à l'aller.

Voilà, dans toute son élégante simplicité, le régime auxquels sont soumis les fûts vides en retour. On voudra bien reconnaître qu'il légitime toutes les critiques que les loueurs ont pu faire contre lui.

On voit, malgré la confusion qui existe dans la taxation de la futaille vide en retour, que le prix de son transport est toujours plus élevé que celui du wagon-réservoir.

Les exemples que nous avons donnés plus haut sont d'ailleurs très bien choisis et donnent à peu près exactement la moyenne de la différence qui existe entre ce prix total de transport d'un hectolitre de vin par wagon-réservoir et le prix total de transport d'un hectolitre de vin en demi-muids.

On comprend que les expéditeurs et les destinataires soient attirés par cette différence.

D'où provient-elle ? Des tarifs plus avantageux consentis par les Compagnies aux wagons-réservoirs. Et les loueurs de futailles de s'écrier : il y a là un « avantage particulier » ; nous voulons

bénéficier des mêmes conditions. Il faut que les expéditeurs en fûts ne payent que sur le poids de la marchandise dans le voyage à plein, et que le voyage à vide se fasse gratuitement.

Il était trop facile aux Compagnies de chemins de fer de démontrer que les deux situations n'étaient pas assimilables ; que, traités ainsi, les fûts le seraient mieux que les réservoirs (ceux-ci payent, en effet, une taxe de retour) ; qu'il s'agissait d'un transport en vrac en ce qui concernait le réservoir et d'un transport avec emballage en ce qui concernait les fûts, transports qui ne pouvaient être taxés de la même façon, etc.

Elles auraient pu ajouter que leur intérêt le voulait ainsi ; qu'à leur point de vue, le réservoir les faisant bénéficier de certaines économies, il était juste qu'elles en diminuassent la taxe ; que le wagon-réservoir leur fournissait, moyennant une faible rétribution de 0 fr. 02 par kilomètre, un matériel pour ses transports ; que le poids mort y était moindre que dans le transport des vins en fûts ; les avaries, pertes et coulages moindres également ; que l'encombrement des gares était en partie supprimé et diminué le personnel pour le chargement et le déchargement. Enfin, que les prix réduits qui avaient été consentis aux wagons-réservoirs, sans perte (à cause du perfectionnement technique du transport), leur permettaient de concurrencer la navigation fluviale et maritime, et d'attirer vers elle les vins d'Algérie montant autrefois par eau sur Paris.

Toutes ces considérations légitimes, les Compagnies ne les présentèrent pas officiellement, évitant ainsi de mettre leur intérêt personnel en avant, mais elles ressortaient facilement des polémiques de presse et de la connaissance que l'on avait des conditions pratiques du transport des vins par chemin de fer.

Le wagon plateforme

Les loueurs de futailles comprirent que, pour aboutir dans leurs revendications, ils ne pouvaient pas se réclamer, dans l'état existant des choses, des avantages faits au transport des vins par wagons-réservoirs, car techniquement il était trop différent du transport des vins opéré en fûts. Ils cherchèrent alors à identifier la nature des deux transports.

Voici ce que dit à ce sujet le Syndicat des loueurs de futailles de Cette et de Mèze, dans un rapport sur la question, qui date de 1903.

« Que si nous arrivons à offrir aux Compagnies de chemins de fer un matériel renfermant un agencement spécial qui permette d'élever et d'assujettir la futaille elle-même au wagon, et par un système démontable, de façon à ce que tout commerçant puisse y placer ses fûts, nous devons avoir les mêmes avantages que les wagons-réservoirs, car nous serons alors un wagon-réservoir à plusieurs foudres de plus petites contenances . »

A cette époque, la solution de la question avait été déjà présentée au Syndicat par un loueur de futailles de Cette, M. Imbert Davic ; elle aurait

pu, par son caractère simple et pratique, avoir de très grandes conséquences commerciales. Elle donnait aux fûts toutes les qualités du réservoir vis-à-vis des Compagnies, tout en conservant toutes leurs qualités de fûts vis-à-vis de la clientèle.

Le système de M. Imbert Davic consistait à présenter aux Compagnies, comme dans le transport par wagons-réservoirs, la marchandise, l'emballage et le véhicule transporteur. L'ensemble constituait un wagon dit « wagon plate-forme ».

Ce wagon présentait l'aspect d'un wagon du type dit « wagon fermé ou couvert », dont on aurait enlevé la toiture et les panneaux latéraux, en laissant subsister les montants de fer verticaux et leurs traverses. Dans cette sorte de cage ouverte par le haut, se trouvait un premier rang de berceaux de bois épousant les formes des fûts, et dans lesquels on pouvait en placer douze. Un deuxième rang de berceaux en portait huit. Les fûts étaient placés à l'aide de deux ponts roulants munis de palans différentiels. Le chargement devait être fait par l'expéditeur, le déchargement par le destinataire. La Compagnie prenait le wagon, tel qu'il vient d'être décrit et le livrait dans le même état sans se préoccuper de rien. Le propriétaire du wagon, ainsi que les expéditeurs et destinataires, devaient se soumettre aux dispositions des tarifs 29 et 129, moyennant quoi. ils demandaient à bénéficier des mêmes avantages.

Le coup était loyal et direct, on assimilait le fût au wagon au point de vue des avantages techni-

ques, et on demandait pour celui-là les mêmes avantages de taxation que pour celui-ci.

Voici la lettre qui fut adressée au directeur de la Compagnie P.-L.-M., la plus intéressée, par une Société en formation, dont le but était d'exploiter le wagon plate-forme :

« Nous avons l'honneur de soumettre à votre bienveillant examen le projet de formation d'une Société ayant pour but la construction de wagons plate-formes pour le transport des liquides en fûts d'environ 600 litres, avec faculté de circulation sur votre réseau, aux mêmes conditions de tarif des wagons-réservoirs tant à l'aller qu'au retour, et permettant à l'expéditeur et au réceptionnaire d'opérer dans leurs propres chais les mêmes manutentions. D'importants capitaux devant être engagés dans cette entreprise et les avantages qui doivent en résulter nous paraissant considérables, tout autant pour la Compagnie que pour le commerce, nous sommes tout à votre disposition pour nous rendre à Paris, et vous exposer ainsi de vive voix nos idées particulières sur le nouveau mode de transport dont l'intérêt si puissant n'échappera pas sans doute à votre haute appréciation. »

La réponse fut la demande d'un rapport détaillé. L'envoi en fut fait.

M. Noblemaire, dont on avait demandé l'appui, répondit ceci aux loueurs de fûts : « Nous sommes enchantés des wagons-réservoirs. Autant nous aimons les wagons-réservoirs, autant la futaille nous

déplaît, et nous serions bien aise de ne plus en avoir à transporter un jour.

» Nous reconnaissons que votre projet favoriserait la futaille, et c'est parce qu'il la favoriserait beaucoup qu'il ne peut convenir à la Compagnie.

» J'ajoute cependant que je ne contrarierai en rien votre projet, mais que je ne ferai rien pour le faire aboutir. »

Et peu de jours après la lettre de la Direction des chemins de fer, ils reçurent la lettre suivante :

Le P.-L.-M. nous répond :

« L'économie du système consisterait à nous faire transporter, au moyen de wagons spéciaux : d'une part, des vins en fûts que nous ne taxerions que sur le poids du contenu et, d'autre part, des fûts vides pour lesquels nous ne percevrions rien, le wagon sur lequel ils seraient chargés devant seul être taxé au prix du barême décroissant, inscrit au paragraphe 10 du tarif spécial P. V. n° 129.

» Nous éprouverions à cela une très grosse perte qu'il ne nous est pas possible de consentir.

» La Compagnie déclare, en conséquence, qu'elle ne peut taxer les transports en cause autrement qu'aux prix fixés par les tarifs spéciaux, tant pour les fûts pleins que pour les fûts vides en retour, en tenant compte aux intéressés de la redevance de 0 fr. 02 allouée pour la fourniture des wagons plateformes, conformément à l'article 12 du tarif commun P. V. n° 129. »

C'était rendre le projet impossible.

Une démarche auprès du ministre des Travaux publics n'aboutit pas plus que les demandes directes et, de ce jour, l'élan et la confiance tombèrent ; l'auteur du projet resta seul en face du P.-L.-M., qui s'évertua à le décourager par des concessions ou des exigences ridicules, dans le détail desquelles il est inutile d'entrer.

Les Compagnies de chemins de fer voulaient bien, en donnant toute leur faveur aux réservoirs, supprimer progressivement la futaille, mais non supporter le gros déficit qui pouvait résulter pour elles et surtout pour le P.-L.-M. de la suppression brusque de la taxe sur le poids du fût à l'état plein et du fût vide en retour.

L'échec

Aujourd'hui, on a renoncé à cette assimilation, pourtant si logique et si pratique, du wagon-foudre et du wagon-plateforme, et l'on demande, sans trop élever la voix et avec découragement, le retour gratuit du fût vide.

On peut regretter qu'un commerce aussi florissant que la location de futailles, qu'une industrie aussi importante que la tonnellerie, n'aient pas trouvé en eux et dans leurs représentants, des forces suffisantes pour obtenir des Compagnies de chemins de fer les concessions nécessaires pour s'assurer, sinon la prépondérance, du moins les moyens de continuer à figurer dignement à côté de leur concurrent.

En dehors des fabricants et des loueurs de fu-

tailles, les wagons-réservoirs ont fait d'autres victimes.

§ 20. — La vente des vins en gare.

Nous avons dit que l'usage du wagon-réservoir avait, pendant un certain temps, menacé le commerce de demi-gros et de détail aux pays tributaires du Midi pour le vin.

Par suite de l'énorme production naturelle ou artificielle de cette boisson et de la baisse exagérée de son prix, un certain nombre de propriétaires et de petits négociants essayèrent de l'écouler directement à la consommation, en supprimant tous les intermédiaires et avec le moins de frais possible, afin de bénéficier de cette suppression et de ces économies. Ils expédièrent des réservoirs de vin, surtout dans les petites villes du Nord, de l'Est et du Centre. Arrivés en gare de destination, leur contenu était détaillé, la population ayant été avertie au préalable par le crieur public ou par voie d'affiche.

Il était impossible aux détaillants du pays de fournir du vin meilleur marché et présentant plus de garanties de non-falsification.

Il y avait là pour eux une cause de ruine totale. Unis presque tous en Syndicat, ils leur confièrent la défense de leurs intérêts professionnels. Au lieu de lutter commercialement, en employant les mêmes procédés que leurs adversaires, ils s'adressèrent à la justice.

Incontestablement le procédé de la vente direc-

te en wagons-réservoirs leur causait un préjudice, mais il fallait, pour pouvoir en obtenir réparation par l'action en concurrence déloyale, qu'il fût illicite.

L'aspect un peu bachique que prit parfois la vente des vins ainsi faite, le vendeur bon compagnon offrant la dégustation de sa marchandise prétexte à de joyeuses agapes autour du gros tonneau que l'on mettait en perce, leur donna l'idée d'appuyer leur action sur le texte du décret du 1er mars 1901, article 66, qui reproduit à peu près textuellement les termes de l'article 70 de l'ordonnance du 15 novembre 1846. Voici le texte : « Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département. » (*Journal officiel,* 4 mars 1901, partie officielle).

Il ne vise évidemment pas la vente des vins, mais bien la vente des journaux et menus objets par des marchands ambulants dont l'encombrement au départ des trains de voyageurs risquerait de compliquer le service et d'amener des accidents.

Avant même, peut-on dire, d'avoir été inventé, le procédé était d'ailleurs reconnu licite par un jugement du Tribunal de Lille du 2 août 1901, confirmé par un arrêt de la Cour de Douai du 11 décembre 1901. L'espèce en effet est la même ; la voici telle qu'elle est rapportée dans la *France judiciaire,* 2e partie, 1901, page 377.

Syndicat des vins contre Lignières. — Un sieur Lignières, propriétaire de vignobles dans le Midi, avait transporté à Lille la presque totalité de sa récolte dans l'intention de la vendre directement aux consommateurs qu'il avait pris soin de prévenir préalablement de son arrivée au moyen d'affiches et d'annonces dans les journaux. Cette tentative fut heureuse d'ailleurs, car, en quelques jours, il parvint à vendre toutes ses pièces de vin... Le Syndicat des marchands de vins en gros, d'accord avec le parquet, a essayé d'y voir, dans l'espèce, une infraction à la police des chemins de fer en invoquant cette circonstance que les pièces de vin du sieur Lignières avaient été déposées et mises en vente dans un hangar construit sur un terrain dépendant de la gare de la porte d'Arras. Il a donc déféré le sieur Lignières et le chef de gare à la juridiction correctionnelle, sous la prévention, etc... d'avoir enfreint les disposition du décret du 1er mars 1901.

Le Tribunal de Lille jugea que le décret de toutes façons ne pouvait donner lieu à poursuite que contre le chef de gare et non contre le vendeur ou crieur (ce qui, pensons-nous, n'est pas exact), et que de plus, le hangar n'était pas en fait un bâtiment de la gare. D'où appel du parquet et du syndicat. La Cour de Douai confirme le jugement, mais avec des attendus différents qu'il faut résumer. Tout d'abord, en fait, rien ne prouvait que des opérations de vente bien caractérisées eussent été faites dans le hangar loué par Lignières. En-

suite, le texte du décret n'était pas applicable ayant été édicté pour assurer dans les cours et bâtiments des gares ouvertes au public, la liberté et la sécurité qui pourraient être entravées et compromises par l'affluence de crieurs, vendeurs ou distributeurs. Voici quelques considérations accessoires que nous trouvons dans une note qui figure au bas de cet arrêt, *France judiciaire,* 2e partie, 1901, page 377 : « Il est (d'ailleurs), expressément recommandé aux préfets de ne pas profiter de leur pouvoir réglementaire, pour simmiscer dans les questions qui touchent à la liberté du commerce. (V. les autorités, citées par Dalloz, suppl. V° Voirie des chemins de fer, n° 829). Les arrêtés qui enfreindraient cette règle seraient même annulables pour excès de pouvoir (V. Feraud Giraud, Code des transports par chemins de fer, 2e édition, III, nos 35, 58 et 59).

De toutes façons, rien n'oblige le destinataire de marchandises d'attendre pour les vendre qu'elles aient été rentrées dans ses magasins ; il peut les vendre en cours de route ou dès qu'elles arrivent en gare, de façon à faire prendre directement livraison par son acheteur. La thèse de la prévention n'allait à rien moins qu'à condamner ces opérations, et cela suffit pour démontrer son inexactitude juridique. »

La Cour de Poitiers eut à trancher le différend le 2 juin 1902. Il s'agissait bien ici de vins expédiés en wagon-réservoir et détaillés en gare. Mais, dit la Cour de Poitiers, le constat de l'huissier ne

prouve pas qu'il y ait eu vente à l'intérieur de la gare. « Les acheteurs n'y pénétraient qu'au fur et à mesure du soutirage, le jaugeage des fûts, la dégustation, le paiement de la marchandise et des droits d'octroi s'effectuant au dehors. » La Cour ajoute que le jaugeage se fût-il fait au dedans, la compagnie n'eût pu l'empêcher, car il semble que le destinataire a le droit de reconnaître ainsi sa marchandise à l'arrivée.

Plus tard encore, le Tribunal de Bayonne eut la même question à résoudre, et contrairement à ces précédents, donna gain de cause au syndicat demandeur, motif pris que la marchandise avait été retirée par fraction, par divers acheteurs, dans leurs fûts. Peu importe, ajoutait le jugement, que la dégustation, l'agrément, le paiement aient été faits au dehors.

La Cour de cassation, le 18 janvier 1905, cassa le jugement du Tribunal de Bayonne. Voici la note qui commente son arrêt dans les *Annales des chemins de fer*, année 1905, prem. partie, page 64 : «... Le vin n'aurait pas pu être acheté en gare, mais la vente n'y a pas eu lieu. Le jugement constate seulement que le vin était détaillé par les mandataires du destinataire, aux acheteurs, à mesure qu'ils se présentaient auprès des wagons, et il reconnaît que la dégustation, l'agrément et le paiement du vin avaient lieu en dehors de la gare. Il est évident que le mode de livraison doit varier selon que le vin a voyagé en fûts ou en wagons-réservoirs : dans le premier cas, le fût est livré en même temps

que le vin ; dans le second, le wagon-réservoir n'est pas enlevé, il doit rester sur les rails, et pour prendre livraison du vin il faut procéder à un transvasement qui ne peut avoir lieu qu'en gare, sur la voie ferrée où le transport s'est achevé. Si le destinataire laisse faire par d'autres ce qu'il aurait pu faire lui-même, les livraisons ne cessent pas d'être légitimes parce qu'elles sont partielles ; il y a eu vente, il est vrai, mais les acheteurs qui viennent enlever le vin tiennent leurs droits de contrats qui n'ont pas été conclus dans l'enceinte de la gare. Le jugement n'établit même pas que le jaugeage et le mesurage des liquides aient été faits en gare. Cette circonstance nous semble d'ailleurs sans importance capitale. Si le vin avait été jaugé ou mesuré et même goûté en gare, il n'y aurait toujours que livraison et non vente. Assurément, toutes ces opérations ne sont pas étrangères au contrat de vente, puisqu'aux termes de l'article 1585 du Code civil, la vente des marchandises vendues au poids, au compte où à la mesure, n'est point parfaite jusqu'à ce qu'elles soient comptées, pesées ou mesurées. Mais le mesurage et le comptage se rattachent étroitement si la livraison au destinataire primitif ou à ceux qu'il s'est substitués pour l'exécution du contrat de transport ; on ne saurait, en effet, refuser le droit de vérifier en gare même, la quantité et la qualité de la marchandise offerte par la compagnie. La difficulté tranchée par l'arrêt du 18 janvier n'était pas nouvelle. L'administration avait eu à s'en occuper

avant que la question n'eût été portée devant les tribunaux. Une lettre ministérielle du 19 octobre 1894 au président de la Chambre syndicale des vignerons versaillais, admettait la légitimité de la livraison partielle du vin contenu dans des wagons-réservoirs, mais à la condition que le paiement et même le jaugeage des fûts et la dégustation eussent lieu en dehors de la gare. »

On voit que toutes les solutions jurisprudentielles concordent, ou à peu près. Nous pouvons également citer dans le même sens un jugement du Tribunal d'Oloron, du 10 décembre 1901, et deux autres arrêts de cassation rendus le même jour que l'arrêt déjà cité, sur des litiges entre la compagnie de l'Est et un sieur Prat, et entre la Compagnie d'Orléans et le Syndicat des commerçants en vin de Montluçon.

Pour l'action pénale exercée par le ministère public, on a pu l'écarter dans toutes les espèces citées ci-dessus, en affirmant qu'il n'était pas démontré que la vente avait eu lieu dans la gare. Cette démonstration est d'ailleurs impossible, les ventes de demi-gros ou de détail dont il s'agit, si elles étaient faites ainsi au moment de la livraison, ne se rédigeant pas par écrit. Mais pourquoi employer ce moyen détourné d'écarter l'action et ne pas déclarer comme la Cour de Douai, que le texte du décret ne visait pas les opérations incriminées, mais d'autres d'une nature toute différente et qu'il n'y avait pas lieu d'étendre un texte de caractère pénal.

Pour l'action civile en réparation du Syndicat, elle tombe si tombe l'action pénale, car on ne peut obtenir réparation par l'action de l'article 1382 que des faits illicites de l'homme causant un dommage. Mais l'action pénale réussirait-elle, au cas par exemple où l'acte de vente aurait été relevé comme s'étant produit dans la gare, l'action civile devrait encore, selon nous, être écartée, car ce n'est par le fait répréhensible, « la vente en gare », qui cause un dommage, mais la vente directe par le producteur dans le pays de consommation, et le préjudice aurait bien été, en effet, le même si le vin s'était vendu à trois pas au dehors de la gare au lieu de se vendre en dedans. Ce qui donc cause le préjudice, c'est un fait de concurrence absolument loyal. Que si, dans l'exercice de cette concurrence, le commerçant enfreint quelque règlement de police, on ne doit pas admettre l'action civile de ses adversaires commerciaux, car le préjudice qu'il peut leur porter n'existe pas et ne s'est pas accru de ce chef.

On peut dire, pour terminer cette IIe partie, que le procédé du transport des vins par wagons-réservoirs, s'il a suscité bien des craintes et causé bien des préjudices, s'est, malgré tout, implanté définitivement, et on a la consolation de constater que s'il doit faire disparaître certaines formes du commerce actuel, cela se fera sans crise brusque et sans causer de ruines comme il en est advenu d'autres progrès dans toutes les branches de l'activité humaine.

DEUXIÈME PARTIE

LES PRINCIPAUX RAPPORTS JURIDIQUES ENGENDRÉS PAR L'EXPLOITATION DES WAGONS-RÉSERVOIRS.

Préambule

Notre objet principal était d'étudier au point de vue économique l'industrie de la location des wagons-réservoirs : son histoire, son organisation et son développement ; ses concurrents, les efforts faits pour la maintenir florissante et les groupements qui en naquirent. Nous avons essayé de donner une idée de toutes ces questions dans les chapitres précédents, très incomplets d'ailleurs, étant donnée la difficulté de travailler sur une matière aussi vivante, où recueillir un renseignement revient à trahir un secret commercial.

Notre étude devrait donc être terminée.

Division du sujet

Cependant, il nous paraît indispensable de noter quels sont les principaux liens juridiques qui régissent les transactions commerciales concernant les réservoirs, d'étudier le contrat qui lie le propriétaire ou loueur du wagon à son locataire, celui qui lie le locataire

aux compagnies de chemins de fer, celui, enfin, qui lie le propriétaire à ces mêmes compagnies. Ces contrats sont d'ailleurs mal connus et parfois mal rédigés, et il s'ensuit un régime un feu flottant, parfois inutilement illogique qui complique bien souvent la tâche des tribunaux et laisse une impression d'insécurité qui ne peut que nuire aux transactions.

Telle convention, en effet, peut s'interpréter, soit comme contrat de transport, soit comme contrat de louage de chose. De telle autre, on se demande si elle constitue un tarif de chemin de fer, donc est sujette à interprétation stricte, ou bien si elle est une simple convention ordinaire soumise aux règles du droit commun.

En entrant dans le détail, il se trouve par exemple que le propriétaire du wagon-réservoir ne sait pas d'une façon certaine, s'il est parti ou tiers dans le contrat de transport du wagon qu'il a loué ; s'il peut rechercher directement la Compagnie pour le préjudice que lui cause le retard, l'avarie ou le vol d'accessoires de son wagon, ou bien s'il ne peut s'adresser qu'à son locataire ? Toutes ces incertitudes ne peuvent guère profiter qu'aux compagnies qui ne se sont jamais prêtées à les faire trancher par la Cour suprême et qui arrivent dans la majorité des cas à éviter telle ou telle conséquence de leur négligence ou de leur faute par la crainte qu'ont les commerçants lésés, d'un procès douteux.

Depuis un certain temps, il faut cependant reconnaître que sous l'effort réuni des propriétaires des wagons-réservoirs, quelques améliorations ont été apportées aux formules des divers contrats, et que les arrêts et jugements, publiés par eux dans une série de brochures, sont venus préciser bien des points de détail.

Mais malgré cet effort, accompli d'ailleurs dans un sens purement pratique, pour obtenir une jurisprudence d'une certain constance, il reste encore beaucoup à faire pour délimiter les droits du locataire du wagon-réservoir, du loueur et des compagnies de chemins de fer ; surtout de ces deux derniers.

CHAPITRE PREMIER

Contrat de location du réservoir. — Sa nature. — Les difficultés venant du caractère mobilier de l'objet.

Etudions d'abord le contrat qui lie le loueur de wagons-foudres et son locataire.

Nous prendrons, pour avoir une base sûre dans cette étude, le contrat rédigé par l'association en participation qui est d'ailleurs maintenant le seul usité.

En voici la teneur :

1° Tous nos wagons sont livrés ou expédiés en bon état d'entretien et munis d'une pompe et d'une caisse à agrès plombée, renfermant les accessoires suivants : trois tuyaux en caoutchouc, munis de leurs raccords cuivre ; 2° un plongeur cuivre ; 3° deux robinets entonneurs cuivre ; 4° un raccord double mâle cuivre ; 5° une clé à fourche fonte pour tous les raccords.

Nos locations ne sont définitives que par la remise de nos lettres de cession. En outre, les engagements que pourront prendre nos agents ne nous seront opposables qu'autant qu'ils auront été confirmés par notre siège social.

La date de livraison du wagon reste subordonnée aux délais prévus par les compagnies de chemins de fer. Nous n'acceptons dès lors aucune responsabilité au cas de retard, et nous ne faisons connaître les dates de mise à disposition qu'à titre de renseignement et sans garantie.

II. Le fait par nos clients de charger et d'expédier un wagon, implique qu'ils le reconnaissent en bon état d'entretien. Ils s'interdisent par suite, et interdisent au destinataire le droit de nous demander une indemnité quelconque basée sur le mauvais état du wagon ou de ses agrès au cas de coulage ou de détérioration de la marchandise.

En outre, les réserves qu'ils croiraient devoir donner à la Compagnie, relatives à l'état du wagon ou des foudres, ne sauraient nous être opposables, à moins d'autorisation préalable écrite.

III. Les wagons doivent nous être rendus en bon état d'entretien, munis de leur pompe et de leur caisse à agrès plombée et complète.

IV. Toute détérioration de pompe, d'agrès, de foudre et du matériel en général, toute disparition d'objet, entraîne la responsabilité non seulement de celui qui a commandé le wagon, mais aussi celle de l'expéditeur et du destinataire.

V. N'assistant pas au chargement, nous ne sommes aucunement responsables, ni de la qualité, ni de la quantité des liquides transportés. La contenance de nos foudres est donnée à titre d'indication.

VI. Les délais de chargement et de décharge-

ment des wagons sont les mêmes que ceux accordés par les compagnies de chemins de fer.

En cas de non-chargement ou de non-déchargement dans ces délais, les expéditeurs et destinataires sont tenus de nous en aviser au plus tard dans les 48 heures ; il nous est dû, par wagon, une indemnité de 10 francs par jour d'immobilisation. Cette indemnité est en dehors des frais à payer aux compagnies de chemins de fer.

Faute par les expéditeurs ou destinataires de nous aviser de l'immobilisation dans le délai ci-dessus, l'indemnité est portée au double de plein droit.

VII. Les expéditeurs et destinataires peuvent être obligés, par simple lettre recommandée, de mettre la marchandise en consignation dans un délai de quinze jours, à dater de celui de la demande, et de nous restituer le wagon.

VIII. Nous ne sommes pas responsables des retards occasionnés par les avaries inhérentes au mode de transport par wagon-réservoir, telles que notamment le chauffage de boîte à huile, la rupture de sommiers, de ressorts, d'essieux, etc., etc. Nous sommes seulement tenus de mettre à la disposition de la Compagnie, dans les délais de petite vitesse, les pièces de rechange nécessaires à la remise en circulation du wagon.

IX. Dans tous les cas où notre responsabilité peut être mise en cause, nous limitons expressément notre garantie au montant de la location, c'est-à-dire au cas de la location au voyage à l'hec-

to, à la différence existant entre le prix global et le montant des sommes à payer aux compagnies de chemins de fer, tant pour le transport à plein que pour le retour à vide, la redevance kilométrique non déduite.

X. Tous les wagons loués, ainsi que les marchandises y transportées, voyagent aux frais, risques et périls de nos locataires ; les wagons aux conditions des tarifs spéciaux P. V. 29 et commun P. V. 129, la marchandise aux conditions des tarifs spéciaux revendiqués.

Il appartient donc aux expéditeurs et destinataires de prendre, vis-à-vis des compagnies de chemins de fer, toutes réserves utiles, soit par lettre recommandée dans les trois jours de la livraison, soit autrement, et généralement de faire le nécessaire pour la sauvegarde de leurs intérêts (1).

---

(1) Addition à l'alinéa 2 de l'article 10 des « Conditions générales de location » :

« En cas de retard par le « Chemin de fer », dans la livraison à « Messieurs les clients » d'un wagon plein, vide en retour, ou allant prendre charge, il sera fourni facture de location supplémentaire (à raison de 10 francs par jour) depuis l'expiration des délais réglementaires de transport jusqu'au jour de l'arrivée du wagon ; il appartiendra à « Messieurs les clients » d'en réclamer le remboursement à la « Compagnie » responsable.

» Il appartiendra à « Messieurs les clients » de réclamer au « Chemin de fer » les wagons attendus, au plus tard à l'expiration des délais, sur cahier des réclamations ou par lettre recommandée, afin qu'il en reste trace à la gare, et pour que le préjudice résultant du retard soit dûment établi à dater de cette expiration.

Messieurs les clients sont tenus de plomber ou cadenasser les ouvertures des foudres et la caisse à outils. Ils doivent mentionner sur la feuille d'expédition un wagon-réservoir plein ou vide, muni de sa pompe et de sa caisse à accessoires plombée et indiquer le nombre et la marque des plombs employés.

XI. Quel que soit le mode de recouvrement employé, le lieu de paiement reste...

Tous les marchés, de convention expresse, concernant nos wagons, entraînent la compétence du Tribunal de commerce de... même au cas de recours en garantie et de pluralité de défendeurs.

XII. La location au voyage à l'hecto est en principe consentie, sauf stipulations contraires pour un seul voyage et pour un parcours déterminé. En conséquence, et pour nous permettre de vérifier la marche des wagons loués, les lettres de voiture tant du plein que du vide doivent nous être remises par nos clients. L'allocation kilométrique nous appartient, et les détaxes restent notre propriété.

XIII. Dès déchargement, les wagons doivent être réexpédiés, sauf avis contraire de notre part, donné en temps utile à notre adresse, gare...

Les chargeurs doivent nous faire connaître à temps le nom de leur destinataire pour que nous puissions envoyer à celui-ci les instructions pour le retour. Celui-ci est tenu strictement de s'y conformer.

Toute inobservation de nos instructions entraî-

ne de plein droit les indemnités prévues à l'article VI, sans préjudice de tous dommages que pourraient nous réclamer le nouveau locataire, tant pour non-livraison que pour livraison tardive.

XIV. Les prix de location au voyage à l'hecto que nous indiquons, comprennent pour la commodité de notre clientèle, en outre du prix de notre location forfaitaire proprement dite, le prix du coût de transport à plein et à vide à percevoir par le chemin de fer. En aucun cas ils ne sauraient donc être inférieurs à ce dernier. Afin d'éviter dans la mesure du possible toute chance de surtaxe dans l'application des tarifs, nous indiquons dans chaque cas les tarifs à revendiquer, et nous établissons les bonnes lettres de voiture pour les parcours indiqués. Nous réclamons aux compagnies, pour le compte de nos clients et sur production de toutes pièces utiles, le montant des surtaxes perçues.

XV. L'expéditeur, le destinataire, celui qui a commandé, sont solidairement responsables du paiement des factures qui sont établies sur l'entière capacité des wagons fournis, ainsi que des frais pouvant résulter accessoirement de la non-exécution des présentes conditions. Le fait de fournir traite sur l'expéditeur ne dégage pas celui qui a commandé le wagon.

XVI. Tous nos contrats de location cessent de droit lors de l'homologation de tarifs de chemin de fer concernant le transport des vins ou des wagons-réservoirs vides, mais se poursuivent de fait si aucune des parties en cause n'en demande

l'annulation par lettre recommandée. La demande aura son plein effet huit jours après l'envoi.

XVII. — Les conditions à l'année, au mois ou à la journée, sont faites aux conditions des articles 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 15 et 16, et en outre aux conditions particulières débattues de gré à gré dans chaque cas. La sous-location peut être autorisée, mais sur demande écrite.

XVIII. Les factures de location au voyage sont établies dès réception de l'avis de départ à plein ; celles de location à l'année, au mois et à la journée, sont fournies en fin de mois et en fin de marché ; toutes sont payables à quinze jours de leur date.

Voilà, dans son entier, le texte du contrat employé par les loueurs de wagons-réservoirs.

Nous avons déjà vu, dans un précédent chapitre, des exemples de la façon dont s'établissent les prix dans les deux sortes de location au voyage ou à temps.

Il faut joindre les indications données alors, aux conditions de location que nous avons sous les yeux pour avoir dans son ensemble une idée, soit du contrat de location forfaitaire, soit du contrat de location à temps.

Sa nature

De ce dernier, nous ne dirons rien pour l'instant. Il constitue une location mobilière ordinaire.

Le contrat de location forfaitaire nous retiendra plus longtemps. On a hésité, en effet, sur la nature

à reconnaître à ce contrat. Etait-ce un contrat de louage de chose ou bien un contrat de transport.

La question, on le comprend, a une importance en ce qui concerne l'interprétation du contrat dans ses lacunes ou ses obscurités.

Aujourd'hui personne, croyons-nous, ne conteste qu'il y ait là un simple louage de chose, et les termes mêmes employés dans les articles de la convention citée ci-dessus ne laissent aucun doute sur l'intention des parties ; cependant, il est intéressant de voir comment on a pu être amené à considérer ce contrat comme un contrat de transport, et pour quels motifs les loueurs de wagons-foudres lui maintiennent cette apparence trompeuse.

Dans la location forfaitaire du réservoir, le prix est fait, nous l'avons déjà dit, pour une distance bien plus, même pour un parcours déterminé, Cette-Nancy par exemple, et il est fait non pour un wagon individualisé, mais à l'hectolitre. Enfin, il est fait par le loueur *in globo* du départ à l'arrivée pour ce qui concerne sa propre rétribution et celle de la Compagnie de chemins de fer.

De telle sorte que le loueur s'exprimera ainsi vis-à-vis de son client. « Le transport Cette-Nancy vous coûtera tant l'hectolitre ». On voit que c'est là la formule d'un entrepreneur de transport et non d'un loueur de chose. Que ce ne soit pas le propriétaire du wagon lui-même qui lui fasse parcourir tout son trajet par ses propres moyens, peu importe ; on voit couramment des contrats de transport, conclus avec un transporteur et exécutés

ensuite successivement par toute une série d'autres ; souvent même le contractant n'a pas commencé le transport, il n'est que commissionnaire. C'est ce rôle de commissionnaire de transport que paraît jouer ici le propriétaire de wagons-réservoirs.

Divers détails de son contrat semblent confirmer cette idée.

Ce contrat lui permet en effet de dominer et de diriger le voyage.

Au départ et à l'arrivée, il comporte, comme les tarifs de chemins de fer, des délais de chargement et de déchargement. Il permet au loueur de connaître non seulement son co-contractant, le chargeur, mais de se faire livrer le nom du destinataire, de l'aviser directement de l'expédition, de lui donner des instructions pour le retour du wagon vide, de se faire aviser par lui de sa réexpédition, enfin de le rendre responsable de toutes détériorations et retards de son wagon, ainsi que du paiement du voyage, tout cela au même titre que l'expéditeur.

On trouve également dans ce contrat une clause d'irresponsabilité pour le retard dans la livraison du wagon, ce qui, on le sait, est assez fréquent dans les contrats de transport (art. 8), et une autre clause (art. 12), spécifiant que les lettres de voiture, aussi bien du wagon plein que du wagon vide, seront remises au loueur. L'obtention des détaxes, enfin, lui incombe, et l'allocation kilométrique est sa propriété.

Il peut paraître donc naturel de considérer, en

présence de son attitude, le propriétaire du wagon-réservoir comme un transporteur ou tout au moins comme un commissionnaire de transport dans les rapports qu'il a avec sa clientèle.

Ce serait une erreur ; malgré toutes ces apparences, il n'est qu'un loueur de chose.

Partons des deux définitions du contrat de transport et du contrat de location que nous prenons l'une dans Thaller (Traité élém. de droit commercial, 1904, p. 570), l'autre dans Planiol (Tr. élém. de droit civil, t. 2, 1902, p. 519).

Voici la première :

Le transport est la convention par laquelle, moyennant une rémunération appelée port, un voiturier promet de faire parcourir un itinéraire à une chose, suivant une traction déterminée.

Voici la seconde :

Le louage ou location est un contrat par lequel une personne s'engage à fournir à une autre la jouissance temporaire d'une chose, moyennant un prix proportionnel au temps.

L'usage que fait le propriétaire de son wagon-réservoir, correspond certainement mieux dans ses apparences à la première qu'à la deuxième des définitions, mais dans ses apparences seulement.

En effet, tout contrat comporte toute une série d'obligations réciproques qui sont très nettement pour le propriétaire du wagon-réservoir et le chargeur de ce wagon, celles d'un loueur et d'un locataire, et non celles d'un transporteur et de son client.

Un transporteur, en effet, doit, par un procédé de locomotion déterminé, faire parvenir d'un point à un autre une marchandise ; cela, dans des délais déterminés et avec l'obligation de la remettre au destinataire dans l'état de qualité et de quantité où elle était au départ.

Or, nous voyons que toutes ces obligations sont écartées dans la formule de contrat citée plus haut. (Art. 1, alinéa 3 ; art. 2, alinéa 2 ; art. 5 ; art. 8 ; art. 10).

Toutes ces obligations, ce sont les compagnies de chemins de fer qui les ont vis-à-vis des chargeurs avec qui elles ont directement conclu un autre contrat, vrai contrat de transport, cette fois, de la marchandise et du wagon.

Au contraire, si nous prenons les obligations d'un loueur de meuble, la délivrance en bon état de la chose louée et de la garantie de sa jouissance pour un temps déterminé, nous voyons que ce sont bien là les obligations du propriétaire du wagon-réservoir vis-à-vis de son client.

D'autre part, considérons maintenant les obligations de l'autre co-contractant. Contre partie à un contrat de transport ou à un contrat de louage dans les deux cas, il doit un prix : forfaitaire pour un voyage déterminé dans le premier, proportionnel au temps, dans le second.

C'est là le nœud de la difficulté, car les apparences sont maintenant toutes en faveur du contrat de transport.

Cependant, ne peut-on concevoir un prix ainsi établi dans un contrat de location ?

On le peut certainement, et il n'y a là en réalité qu'une location, à un prix fait, d'un objet, le wagon-réservoir, pour servir à un usage déterminé (transport de vins de Cette à Nancy par exp.), prix en définitive qui est en fonction du temps puisque d'après l'article 10 et son addition, un délai maximum est fixé qui est celui des compagnies de chemins de fer pour accomplir le voyage convenu. C'est exactement la situation d'un propriétaire de salle de spectacle qui la louerait à un entrepreneur dont la jouissance devrait prendre fin avec la saison théâtrale et au plus tard à une date déterminée.

Ce sont bien là des contrats de location, mais comportant des modifications destinées à les rendre plus conformes aux besoins de la pratique.

Le prix est forfaitaire et non proportionnel à la durée dans la plupart des locations de réservoirs parce que le louage à l'année, au mois ou à la journée ne pouvait suffire aux besoins du commerce. En effet, pour les locations au mois ou à l'année, elles ne peuvent convenir qu'à un petit nombre de maisons qui sont certaines par l'importance de leur clientèle de pouvoir utiliser tous les réservoirs loués sans aucun chômage et en les faisant retourner directement par leur clientèle sur une gare de remplissage déjà connue : conditions essentielles d'une exploitation normale. Mais les petits négociants, parfois dépourvus d'ordres, n'auraient

pu user du réservoir ; notons même que pour tout le trafic excédant leur trafic habituel, les grosses maisons auraient été dans le même embarras.

Les locations à la journée pouvaient bien être alors utilisées, mais elles laissent l'expéditeur et le locataire dans l'incertitude sur le prix auquel leur reviendra le transport et le loueur sur le jour où il pourra à nouveau disposer de son wagon.

Tous ces inconvénients sont évités par le système du forfait.

Nous avons dit également que le prix était fait par le propriétaire du réservoir *in globo,* pour tout ce qui regarde les frais de location et de transport. En ce qui concerne cette anomalie, nous savons qu'elle a sa cause dans le désir des propriétaires de réservoirs, de bénéficier de la différence de densité admise par les compagnies de chemins de fer entre le vin et l'eau, comme il a été expliqué plus haut.

Enfin, toutes les autres particularités s'expliquent également par les besoins de la pratique.

La mise en cause du destinataire par le besoin qu'a le propriétaire du wagon de suivre la marche de son wagon, de le faire réexpédier sur la gare ou il doit trouver son chargement, etc., ainsi que de s'assurer plus efficacement du paiement du loyer.

Le destinataire participe tacitement au contrat de location par le seul fait qu'il demande à son expéditeur de recevoir en réservoir et qu'il ne proteste pas contre les conditions de location toujours

insérées dans les avis d'expédition qu'on lui envoie.

Que le propriétaire du wagon fixe des délais de chargement et de déchargement, on se l'explique, puisque l'aléa de la durée du voyage reste à sa charge dans une certaine limite tout au moins.

Enfin, pour les lettres de voiture qui doivent lui être transmises, c'est la seule vérification qui lui soit permise de l'usage qui a été fait de son wagon : si on l'a bien employé au voyage convenu et à celui-là seul, si on le lui a rendu dès le voyage terminé.

On voit que, sans aucun doute, le contrat qui intervient entre le propriétaire du wagon et le propriétaire du vin qui y est expédié, est un contrat de location. C'est un contrat de location de meubles.

Les difficultés venant du caractère mobilier de l'Objet.

Ces contrats de location de meubles, longtemps peu usités, sont devenus de nos jours très nombreux et très importants. Ils sont nés de l'extension des affaires, de la plus grande sécurité commerciale, du développement des moyens de transport, de correspondance et de renseignements ; le loueur de meuble aujourd'hui arrive à surveiller presque d'aussi près ses meubles et ceux qui les détiennent, que le loueur d'immeubles, autrefois, ses immeubles et ses locataires. Toutefois, il reste un grand danger pour lui : les droits que risquent d'acquérir sur sa chose les tiers, du fait du locataire.

Toutes les difficultés pratiques et juridiques que soulève la location des meubles, découlent de là.

Nous allons voir que ce danger et ses difficultés n'existent que très atténués en ce qui concerne la location des wagons-réservoirs.

Avant d'en arriver là, remarquons que l'ensemble des obligations réciproques du loueur et du locataire ne présente aucune difficulté du fait de la nature mobilière du wagon. Le loueur est tenu à délivrer le wagon et à en garantir la possession à son locataire, au cours du voyage. Il doit le maintenir en bon état et, notons en passant que c'est lui que le locataire doit mettre en demeure d'effectuer toutes réparations utiles, bien que les réparations soient faites par les Compagnies de chemins de fer.

Si, au cours de la location, le wagon était vendu par son propriétaire, le locataire serait couvert par le droit de rétention, rendu possible par la possession du réservoir. (Voir les explications de M. Valéry, « Du Louage de meubles », pages 21-22.)

De cette possession, il faut parler un peu plus longuement. Elle est ici toujours distincte de la détention. Le wagon-réservoir se trouve, en effet, sur les voies des Compagnies de chemins de fer. Celles-ci en ont donc la détention effective ; mais il n'est pas à leur disposition, elles ne le détiennent qu'à un titre des plus précaires, assez comparable à celui en vertu duquel les banques dé-

tiennent les objets enfermés dans un coffre-fort particulier.

Qui donc en a la possession ? Celui ou ceux qui peuvent en disposer, en user, les expédier vides ou pleins, les mettre en chômage sur une gare déterminée, etc. Ce sont successivement le propriétaire du wagon, le locataire qui le remplit et l'expédie, le destinataire qui le vide et le renvoie. Les Compagnies de chemins de fer, de parti pris et avec raison, se désintéressent absolument et de la question de propriété, et des diverses transactions commerciales auxquelles peut donner lieu le wagon-réservoir. A sa sortie des chantiers de construction, le wagon leur est remis par une première personne. Elles le détiennent pour elle, sans vouloir connaître son titre. Mais cette personne, en général un loueur, signifie-t-elle par lettre d'avoir à remettre le wagon à une autre personne déterminée, et le wagon est-il livré à cette personne, aussitôt la Compagnie de chemin de fer le détient pour elle, également sans savoir si son titre est celui de locataire, de propriétaire, etc. Elle ne connaît plus qu'elle et toute revendication de la personne qui lui a remis le wagon serait vaine. L'intervention des tribunaux serait nécessaire pour qu'elle pût rentrer en possession.

De même, le nouveau possesseur perdra sa possession du jour où, ayant expédié son wagon à un destinataire, celui-ci en aura pris livraison car, par le fait de son expédition, il donne ordre à la

Compagnie de le lui remettre ainsi que la marchandise qu'il contient.

Les Compagnies de chemins de fer s'exposeraient à des demandes de dommages-intérêts, si elles laissaient la disposition du wagon à une autre personne qu'à son possesseur initial et à ceux qui successivement tiennent la possession de lui.

En dépit des apparences, on voit donc que la théorie de la possession ne comporte rien de spécial en ce qui concerne les wagons-réservoirs.

Quant à la propriété, la possession étant établie, la règle de l'article 2279 doit recevoir en principe son application normale.

Quelle est donc la valeur de ce que nous avons appelé l'immatriculation sur les registres des Compagnies de chemins de fer? Si elle ne sert pas à certifier le droit du propriétaire, nous avons vu que cette immatriculation comporte l'identification du wagon par des lettres et des numéros portés sur le wagon lui-même et sur les registres et son attribution à une personne déterminée, dont le nom est, lui aussi, porté sur les registres et sur les panneaux des wagons.

Disons tout de suite que ces registres et ces inscriptions constituent de simples mesures d'ordre intérieur, qu'ils servent seulement aux Compagnies et n'ont aucune valeur vis-à-vis des tiers pour établir la propriété ou une simple présomption de propriété. Ils constatent seulement, d'une façon commode, le contrat qui est intervenu entre les Compagnies de chemins de fer et les personnes

responsables des wagons-réservoirs. Ce contrat, nous l'avons vu, comporte pour les Compagnies l'obligation de laisser circuler les wagons sur leurs voies, de les garer, de les entretenir, réparer, graisser, etc., et, pour les personnes responsables, l'obligation d'avoir à défrayer les Compagnies de leurs dépenses à ce sujet et de se soumettre à toutes les autres conditions prévues au tarif P. V. 129. Cela est si vrai que ce tarif ne parle jamais du propriétaire du wagon, mais seulement des personnes qui ont obtenu l'immatriculation.

Voilà l'utilité de cette immatriculation et les limites de sa valeur.

N'existe-t-il donc aucun moyen pour le propriétaire de faire connaître au public son droit de propriété sur le wagon-réservoir ? S'il en était ainsi, son droit serait des plus précaires. Le wagon, en effet, est un meuble qui, par nature, est détenu par les Compagnies de chemins de fer et qui passe successivement en la possession d'un grand nombre de personnes, celle à qui il a été initialement permis d'en obtenir l'immatriculation et les expéditeurs ou destinataires subséquents qui tiennent la possession de celle-ci. Le propriétaire pourra-t-il revendiquer valablement son bien à l'encontre des personnes qui prétendent tenir leurs droits sur le wagon du fait de ceux-ci : acquéreurs, créanciers chirographaires ou gagistes. Il se heurtera, comme nous l'avons indiqué, à l'exception tirée de l'article 2279.

Pour éviter cet inconvénient et se ménager la

preuve que l'on ne pouvait de bonne foi ignorer son droit de propriété, ce qui suffira à écarter l'application de cet article et à faire triompher sa revendication, il n'a, suivant l'usage adopté par les loueurs de sacs, de futailles et autres objets mobiliers, qu'à apposer sur le wagon une marque portant son nom, autrement dit une marque de propriété.

Cette précaution qui, souvent, n'eût pas été prise, les Compagnies de chemins de fer ont eu l'excellente idée d'en exiger l'exécution. Tout châssis de wagon-réservoir doit porter une plaque de fonte sur laquelle est gravé le nom du propriétaire. Les Compagnies évitent ainsi bien des erreurs et des tromperies au sujet d'une marchandise qui leur est confiée. Sur la nature et les effets de cette marque de propriété, qui a été, malgré son importance, bien négligée par les jurisconsultes français, nous laissons la parole à M. Valéry, qui en a établi un historique et une théorie dans sa note D. 01-2-321, au-dessous de deux arrêts de la Cour de Paris des 19 décembre 1899 et 6 août 1900.

« Cependant, la théorie des marques considérées comme indice de propriété, n'a jamais été édifiée dans la doctrine française, et on ne saurait la déduire des décisions des tribunaux. Tantôt, en effet, comme l'observation en a déjà été faite dans ce recueil (note sous Montpellier, 12 décembre 1899. D. P. 1900-1-113, comp. Valéry louage des meubles, n^{os} 31, 36 et 53), les Cours

d'appel ont autorisé un loueur de meubles à invoquer les marques dont ces objets étaient revêtus pour les revendiquer entre les mains de tiers qui les détenaient ; tantôt, au contraire, elles lui ont dénié ce droit, en alléguant que les marques ayant, en général, un caractère équivoque, leur présence sur un objet mobilier ne suffit pas pour le soustraire à l'application de l'article 2279. La jurisprudence des tribunaux de première instance et en particulier celle des tribunaux de commerce dénote la même hésitation et l'absence en cette matière d'une doctrine quelconque. Quelle est donc la cause de cette hésitation de la jurisprudence ?

» C'est, d'une part, que depuis le jour où la maxime : en fait de meubles la possession vaut titre, a été insérée dans le Code civil, il s'est produit une tendance générale à exagérer sa portée et à reconnaître au fait de la possession une importance injustifiée. C'est, d'autre part, que l'on s'est mépris d'ordinaire sur la valeur juridique de ces marques auxquelles on pourrait donner le nom de marque de propriété pour les distinguer des marques de fabrique ou de commerce (les Allemands disent Eigenthumsmarke ou Eigenthumsreichen ; en Italie, les mots marca et marchio servent à désigner le premier la marque de propriété, le second la marque de commerce) ; il importe donc de donner quelques décisions à cet égard.

» De tout temps, l'usage a existé d'apposer des signes particuliers sur les objets mobiliers afin de permettre au propriétaire de chacun d'eux de les

reconnaître et de les réclamer. Toutes les législations antiques contiennent des allusions à cette pratique. Ainsi, à Rome, les esclaves étaient souvent marqués afin qu'ils fussent plus aisés à retrouver s'ils venaient à prendre la fuite (l. 1828 D. de fugit XI-4 ; L. 3 C. de fabricius, XI q. ; L. 10 in fine C. ; de aquaed ; XI-4).

» L'apposition d'une marque sur un objet pouvait servir aussi à manifester, en cas de vente, la prise de possession par l'acheteur des choses fongibles dont il venait d'acquérir la propriété (L. 1481 D. de pers. et conn. rei. vend., XVIII 6 ; L. 1. et 2, C. ; Ut nemini liceat sine judicis auct. signa rebus imponere, II, 3, comp. Cujas Recit., ad. 4 lib. codicis). Dans les lois barbares, par exemple sous la loi salique, titre 33, page 2, on voit les marques employées pour distinguer les animaux domestiques qui allaient paître en commun (Kohler das recht des Markenschutzes, p. 22 à 27).

» Au Moyen-Age et dans les siècles suivants, l'usage de recourir à des marques pour prouver la propriété des immeubles se maintint et se développa (Kohler op. cit., p. 27 ; Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts, 2e édition, t. 2, p. 50-51 et Universalgeschicht des Handelsrechts, p. 242, note 16).

» Les anciens auteurs s'en sont souvent occupés et dans des termes encore intéressants à connaître. Tel est Straccha, qui a recherché l'origine et étudié la portée de cette maxime, bien souvent répétée après lui, *Sciendum est merces seu sarcinu-*

las illorum mercatorum esse præsumi quorum signis sunt subsignatae (*Tractatus de mercatura II,* nos 71-73-75-78 et suiv.). Marquarde, dans son Traité *de jure mercatorum et commerciorum.* Francfort dit à son tour : *Signum mercatorum facit rem eorum presumi quorum sunt signacula* (Livre II, ch. IX, n° 46), et il ajoute, ailleurs : *Hoc signum ad victoriam causae sufficit tam in petitorio quam in possessorio* (L. III, chap. IX).

» La même opinion se trouve exprimée dans l'ouvrage plus ancien de Ménochius (*de præsumptionibus conjecturis et signis,* 1re éd. Cologne 1505, Praes. XLIII, n° 6, et dans celui plus récent de Casaregis (*Discurus legales de commercio, passim.*) Ce grand commercialiste, après avoir invoqué, entre autre autres autorités, la jurisprudence de La Rotte de Gênes, résume la théorie qu'il adopte sous cette formule concise : « *Marcum seu signum probat mercium identitatem.* » (Disc. 176, n° 25, et aussi disc. 10, nos 37 et 38.)

» Cette doctrine, d'origine si ancienne, doit-elle être encore suivie aujourd'hui ? De nombreux textes législatifs et la pratique des affaires le démontrent. Plusieurs articles du Code forestier (art. 33, 73, 74, 122, 158, 200) attribuent force probante aux marques mises sur les arbres ou les animaux lorsqu'une discussion s'élève sur la propriété de ces objets. L'ordonnance de décembre 1672, chap. XVII, art. 15 et le décret du 2 août 1852, art. 9, renferment des dispositions analogues relativement aux bois flottés et aux marchandises déposées

sur les ports en rivière. (Jur. gén. V° bois et charbons, n° 116, comp. d'Avenel, *Revue des Deux-Mondes,* 15 avril 1899, p. 817). Plusieurs lois fiscales (circ. 29 sept. 1811; Jur. gén. V° Douanes, n° 522 ; Loi 11 juillet 1891, art. 3, D. P. 91-4-66 ; L. 2 février 1899, D. P. 99-4-74), exigent l'apposition sur les futailles contenant du vin ou de l'eau-de-vie des marques destinées à indiquer soit le propriétaire, soit la nature, soit le pays d'origine de leur contenu.

» Les voitures qui ne servent pas au transport des personnes, les vélocipèdes et autres appareils analogues, doivent porter des plaques désignant leur propriétaire. (L. 30 mai 1851, art. 3 ; Décr. 10 août 1852, art. 16 ; L. 24 fév. 1900, art. 4.)

» Ne doit-on pas assimiler à des marques les numéros qui servent à désigner les valeurs au porteur, et qui permettent, en cas de perte ou de vol, de les revendiquer ? (Loi 15 juin 1872, art. 2.) Enfin, ce qui est plus intéressant encore : les lettres de voiture (art. 102 C. com.), les connaissements (art. 281 C. com.), les récépissés et les warrants délivrés par les magasins généraux (L. 28 mai 1858, art. premier, al. 2) doivent mentionner les marques des marchandises auxquelles ces titres sont relatifs ; et il devait en être forcément ainsi, car il arrive constamment que des marchandises de même nature ou de même aspect, caisses, sacs, planches, ballots, se trouvent, bien qu'elles appartiennent à des propriétaires différents, entre les mains d'un dépositaire commun, voiturier, capi-

taine de navire, entrepositaire, etc. Il n'y a qu'un moyen de permettre à chaque intéressé de réclamer sa chose, et au dépositaire de se libérer valablement : c'est d'inscrire sur les marchandises des marques qui les distingueront les unes des autres, qui procureront même la possibilité d'en disposer par voie d'aliénation ou de gage, grâce à la négociation des titres émis en représentation de leur valeur (art. 92, al. 2, C. com. ; L. 28 mai 1858, art. 4). Bien plus, il est généralement admis que la tradition des choses fongibles peut s'opérer d'une manière purement symbolique, par cela seul que l'acquéreur a effacé la marque sur ces choses avec l'assentiment du vendeur (Bordeaux, 18 juin 1900, supra, p. 73, Jur. gén., V° vente, n° 661 et s., supplément cod. V° 272, L. 14, par. premier D. ; De pers. et comm., XVIII, 7, Delamarre et Le Poitevain, Droit commercial, t. premier, numéro 212 à 215 ; Lyon-Caen et Renault, Traité de droit commercial, 2e et 3e édit., t. 3, numéros 96 et 107 ; vivante diritto commerciale, t. 2, numéro 779 ; Lattes Il diritto comm. nella legislazione statutaria, p. 139, note 7 ; Marghieri, Il diritto comm. italiano, t. 2, p. 298 ; Munro, Commercial Law., Londres, 1893, p. 223 ; Comp. Endemmann Handbuch des Handelsrechts, t. 2, p. 34).

» Que conclure de ce qui précède ? Que les marques peuvent avoir pour effet d'établir l'identité des marchandises sur lesquelles elles sont inscrites, et sous l'influence de cette idée, il a été avancé avec raison que les marques placées sur des colis

peuvent servir à démontrer le droit de propriété de la personne qui les revendique. (Jur. gén., v° Commissionnaire, numéro 313 ; Delamarre et Le Poitevin, t. premier, numéro 215.) Il importe toutefois de ne pas exagérer l'efficacité probatoire des marques. Elles peuvent servir à établir qu'un rapport juridique a existé à un moment donné entre l'objet marqué et la personne au profit de laquelle il a été marqué ; mais ce rapport peut avoir cessé d'exister, quoique la marque subsiste encore. Ainsi, bien qu'une montre porte toujours les initiales de son propriétaire, elle peut être sortie valablement de ses mains depuis longtemps. Ainsi encore, dans les hypothèses mentionnées plus haut, un titre représentatif des marchandises qui y sont désignées par leurs marques peut donner lieu à toutes une série de négociations, en cas de vente par filière, par exemple, et cependant les marques ne changeront pas à chacune de ces aliénations successives ; au contraire, il faut qu'elles soient toujours conformes aux indications du titre où elles sont décrites. Enfin, il peut arriver, et c'est un cas fréquent, qu'un sac ou une futaille portant la mention en location, avec le nom du loueur, aient été aliénés par ce dernier sans qu'on ait pris la précaution d'oblitérer ces estampilles. Cependant, l'acquéreur et ses ayants-cause n'en deviendraient pas moins les propriétaires de ces objets, et les marques mêmes dont ils sont revêtus permettront de prouver que ce sont bien ceux qui ont été aliénés. Les marques ne constituent

donc que des preuves d'un caractère équivoque ; elles n'engendrent, à proprement parler, qu'une simple présomption en faveur de la personne autorisée à les invoquer, et telle était, du reste, l'opinion des commercialistes anciens, dont les noms ont été cités plus haut. (Stracha, *loc. cit.*, n° 78, t. premier, n° 114, et t. 2, n°s 765 à 767.)

» De là cette conséquence fort importante, que si un objet portant une marque se trouve entre les mains d'un tiers, en principe celui-ci à la présomption tirée de la marque, peut opposer la présomption de propriété résultant du fait de sa possession. C'est, en effet, le cas d'appliquer la maxime : *In pari causa melior est causa possidentis*. Seulement, pour qu'il en soit ainsi, il est nécessaire que la possession du défendeur à l'action en revendication soit exempte de tout vice. Or, lorsque l'objet litigieux est revêtu d'une marque de propriété, la présence de cette marque doit avoir eu pour effet de frapper l'attention du possesseur au moment où la chose lui a été livrée ; elle doit avoir éveillé ses soupçons au sujet du droit que son auteur avait de disposer de ce meuble.

» Il a donc fait preuve de mauvaise foi, ou tout au moins de négligence, en ne recueillant point les informations nécessaires à cet égard ; par suite, sa possession est équivoque et inefficace pour engendrer la présomption de propriété ordinaire, admise par l'article 2279, Code civil.

» Le principe à suivre paraît donc devoir être

celui-ci : la présence d'une marque de propriété sur un objet mobilier a pour effet de rendre douteuse la bonne foi de la personne qui détient cet objet et, en conséquence, de la mettre hors d'état d'opposer le fait de sa possession à l'action en revendication dirigée contre elle.

» Mais, ainsi que la remarque vient d'en être faite, il n'y a pas là une règle absolue. La présomption de mauvaise foi résultant de la présence d'une marque, est évidemment une simple présomption de fait, susceptible d'être combattue à l'aide d'autres circonstances. En particulier, elle pourra être écartée lorsque la vente ou la constitution de gage ont été l'œuvre d'une personne que sa profession et la réputation dont elle jouit étaient de nature à faire considérer comme autorisée à disposer des meubles qui se trouvaient entre ses mains, encore qu'ils fussent marqués au nom d'un tiers. Au contraire, la marque démontrera pleinement la mauvaise foi du possesseur si elle est apposée sur des objets qu'on a coutume de bailler en location Cela est spécialement vrai des sacs et futailles, puisque, avec la pratique du commerce actuel, il est extrêmement fréquent qu'ils appartiennent à une personne autre que le propriétaire des denrées qui y sont contenues ; dans certaines régions et pour certaines branches du commerce, c'est même la règle. En conséquence, lorsque le créancier gagiste, à raison de sa situation et des usages en vigueur au lieu de sa résidence, ne pouvait pas ignorer que les marchandises affectées

à la sûreté de sa créance seraient probablement logées dans des sacs ou des futailles pris à bail par son débiteur, il doit vérifier s'il n'en est pas ainsi en réalité. La présence de la marque d'un loueur sur les récipients qui lui sont présentés, devra éveiller ses soupçons, et cela seul suffit pour donner à sa possession un caractère équivoque incompatible avec le droit d'invoquer la disposition de l'article 2279 C. civ. (Comp. Valéry, louage des meubles, numéros 53, 59, 60 et 61).

» On objectera peut-être que le contrat de nantissement portant très souvent sur des centaines ou sur des milliers de sacs ou de futailles, il serait excessif et même contraire aux exigences des affaires commerciales d'obliger le créancier gagiste à examiner les marques de chaque sac ou de chaque futaille. Mais cette objection est sans portée. Tout négociant à qui des marchandises sont livrées n'a-t-il pas à les passer en revue pour contrôler leur état, pour s'assurer de leur nature, pour vérifier s'il prend bien livraison de celles qui lui sont destinées ? S'il ne procède pas à cet examen, il commet une imprudence dont il doit supporter les suites, et c'est le cas de dire, avec Cosack (*op. cit.*, p. 150, note 15), que dans des hypothèses de ce genre, autant vaut avoir dû savoir que le gage a été constitué par une personne qui n'avait pas qualité à cet effet, que l'avoir effectivement su. (Dem Wissen des Erwerbers das Wissenmüssen gleichzustellenist.)

En résumé, le succès de l'action en revendica-

tion exercée par le bailleur de meubles, sera donc subordonné aux trois conditions suivantes : 1° il devra rapporter la preuve du contrat de location en exécution duquel il s'est dessaisi des objets qu'il revendique ; 2° il devra démontrer que ces objets sont bien ceux qu'il avait remis à son locataire (la présence de sa marque sur ces objets lui sera évidemment d'un grand secours à ce point de vue) ; 3° enfin, l'identité des meubles loués avec les meubles revendiqués étant établie, il aura encore à faire tomber la présomption de bonne foi, grâce à laquelle le détenteur de ces meubles pourrait lui opposer l'existence de circonstances, telles que la présence de sa marque, de nature à rendre cette présomption inadmissible. »

Cette théorie de la marque de propriété exposée, disons que les droits des loueurs des wagons-réservoirs sont mieux garantis par la nature même de l'objet loué que ceux des loueurs des sacs et des futailles. Tout d'abord, les wagons restant aux mains des Compagnies, il faut écarter l'hypothèse où le locataire, effaçant les marques des fûts loués, les vend à un tiers. (V. D. 1909, 1er, p. 441, note de M. Valéry, B, 1er cas.) Dans le cas également où le preneur du wagon-réservoir tombe en faillite, les difficultés sont bien moindres pour le bailleur qu'en matière de futaille. Tout d'abord, le wagon-réservoir se retrouvera aisément et la question très importante du paiement de l'indemnité pour les fûts perdus ne se posera pas. (V. Valéry, louage de meubles, et D., 1909 1er, p. 441, note

B, 1er cas.) De même, la question de la persistance ou de la non-persistance du contrat et celle du paiement, préférentiel ou non, des loyers courus et à courir, ainsi que du retour du wagon vide. En effet, nous savons que, dans la majorité des cas, le wagon est loué pour un seul voyage, et non pour une longue période, comme les fûts, et que, de toute façon, le montant du retour est dû par le bailleur.

Enfin, il n'est pas courant qu'un wagon-réservoir soit donné en gage avec la marchandise qu'il contient ou isolément, car il ne peut sortir des voies des Compagnies et ainsi, le propriétaire a-t-il peu à craindre les droits acquis sur son wagon par un créancier gagiste de son locataire.

On voit que, comme nous l'avons dit plus haut, la plupart des difficultés inhérentes à la nature mobilière de l'objet loué, ne se présentent que rarement. Dans les cas où elles se présentent, on peut assimiler absolument la location de réservoirs et celle de futailles. Les principes énoncés par M. Valéry dans son ouvrage « Du louage des meubles », et ses notes (V. D. 00-2-113, 01-2-321, 07-1-25 et 329, 09-1-441 et 175, 09-2-297), s'appliquent donc ici très exactement.

Une difficulté plus fréquente peut se présenter : celle de la saisie par l'Administration des Contributions indirectes du réservoir et du vin qui y est contenu, pour cause de fraude ou de falsification. La saisie devra-t-elle être maintenue vis-à-vis du propriétaire du wagon et n'aura-t-il que

son recours, souvent illusoire, contre le fraudeur. La question s'est posée dans une affaire récente en matière de futailles, et n'a même pas été portée devant les tribunaux, dans la certitude où était le loueur que toute revendication serait inefficace, l'article 38 du décret du 1er Germinal an XIII étant formel, et la jurisprudence ne laissant également aucun doute à cet égard. Il reste à attendre le résultat de l'action des loueurs de futailles, qui se sont concertés pour faire présenter à la Chambre une proposition de loi portant qu'en aucune manière les wagons-citernes, foudres, futailles, cylindres en métal, sacs ou autres récipients ne seront confisqués, lorsqu'ils n'appartiendront pas soit à l'auteur de l'infraction ayant pour objet les marchandises contenues dans les récipients, soit à son complice, soit à une personne qui en est civilement responsable.

Voilà à peu près tout ce que nous avions à dire sur le contrat de location du wagon-réservoir, et les difficultés que fait naître sa nature mobilière. Restent maintenant à étudier deux autres contrats : le contrat de transport du wagon-réservoir, régi par les dispositions du tarif P. V. 129, et le contrat innomé, qui règle les rapports des Compagnies de chemins de fer avec les personnes qui ont obtenu l'immatriculation de wagons-réservoirs ; la formule de ce dernier contrat est également comprise dans le tarif P. V. 129. En moins de mots, il reste donc à faire l'étude de ce tarif.

CHAPITRE II

LE CONTRAT DE TRANSPORT DU WAGON-RÉSERVOIR ET DE SON CONTENU

LE TRANSPORT DE LA MARCHANDISE. — LE TRANSPORT DU WAGON A L'ÉTAT PLEIN. — LE TRANSPORT DU WAGON A L'ÉTAT VIDE. — LES EFFETS DU CONTRAT DE TRANSPORT DES WAGONS A L'ÉTAT PLEIN ET A L'ÉTAT VIDE.

Nous étudierons dans ce chapitre le contrat de transport du réservoir ; nous ne pourrons, d'ailleurs, le faire sans parler du contrat de transport de la marchandise qu'il contient, car les deux sont intimement liés et rentrent d'ailleurs à un titre égal dans le cadre de notre sujet. Il faudra donc distinguer tout d'abord le transport du réservoir à l'état plein et, dans cette hypothèse, le transport du réservoir, de celui de la marchandise, et le transport du réservoir à l'état vide.

Le transport de la marchandise.

Etudions d'abord le transport de la marchandise expédiée en réservoir. Il s'opère conformément au tarif général ou spécial (suivant les cas) qui

vise la marchandise transportée, sans modifications. Tout se passe comme si cette marchandise voyageait en vrac dans un wagon de la Compagnie, pour le prix, les conditions d'application et les effets du contrat.

Pour le prix, en effet, il est celui prévu aux tarifs 6, 106, 206, 306, calculé sur le net du poids du liquide.

Pour les conditions, ce sont les conditions générales d'application des tarifs généraux et des tarifs spéciaux.

A peine peut-on signaler que le chargement et le déchargement sont à la charge de l'expéditeur et du destinataire, et que les frais accessoires reçoivent de ce chef les modifications habituelles ; ce n'est pas d'ailleurs là quelque chose de particulier aux liquides transportés en réservoirs.

Pour les conséquences du contrat, la responsabilité des Compagnies ne reçoit aucune modification en ce qui concerne la perte, l'avarie ou le retard de la marchandise transportée. Dans chacun de ces cas, elle devra des indemnités aux expéditeurs et destinataires, sauf si elle prouve leur faute, le cas fortuit ou la force majeure. Notons, en passant, que l'expéditeur et le destinataire pourront aussi actionner le bailleur du chef de leur contrat de location, si l'avarie ou le retard proviennent de l'état du wagon. Mais cette faculté ne diminue en rien dans ce cas celles qu'ils ont d'actionner les Compagnies de chemins de fer. Les actions qu'ils ont contre elles ont toute

l'ampleur qu'elles auraient si leurs marchandises avaient été expédiées sur les propres wagons de la compagnie (voir Cassation, arrêt du 29 avril 1907).

Cette situation, simple, en somme, donne lieu à bien des difficultés, et il n'est pas un seul procès où l'on ne voit en présence, du fait d'un appel en garantie, les Compagnies de chemins de fer, le propriétaire du wagon et l'expéditeur ou destinataire de la marchandise (voir Cour de Montpellier, 9 février 1905 ; Tribunal de Carcassonne, 9 juillet 1907 ; Tribunal de Montpellier, 29 juin 1909, etc., etc.).

Dans la majorité des cas, les Compagnies de chemins de fer doivent succomber, car il existe nue présomption de faute contre elles, qu'elles soient assignées directement par l'expéditeur ou le destinataire, pour inaccomplissement du contrat de transport, ou qu'elles soient appelées en garantie par le loueur, les dispositions spéciales du Tarif P. V. 129, qui font une obligation aux Compagnies de vérifier initialement et à chaque voyage l'état du wagon-réservoir et d'y faire toutes réparations utiles, mettant ce dernier à l'abri de toutes responsabilités, sauf preuve de faute personnelle (voir T. P. V. 129, chapitre I, par. 1, 2, IV ; Cassation, 29 avril 1907 ; voir les art. 1302, 1782 et 1784 C. civ., et 103 C. de commerce).

On ne voit guère qu'une hypothèse où le loueur pourrait succomber, à la fois vis-à-vis du preneur et vis-à-vis de la Compagnie de chemins de fer,

Ce serait au cas de mauvais état des foudres et de leurs accessoires, pour lesquels les Compagnies n'ont pas pris les mêmes engagements que pour les organes du wagon proprement dit. Encore doit-on dire que la responsabilité des Compagnies n'est pas complètement écartée ; elle est simplement réduite à ce qu'elle serait pour le transport de la même marchandise dans un emballage ordinaire (fûts transports). (Voir Trib. civ. d'Aubusson, 28 novembre 1907, jugement réformé par la Cour d'appel de Limoges, arrêt du 15 janvier 1909 ; Trib. d'Ussel, 3 février 1906.)

Le transport du wagon à l'état plein.

Le contrat qui unit les Compagnies de chemins de fer à l'expéditeur ou au destinataire, en ce qui concerne le wagon considéré à l'état plein, présente plus de difficultés.

C'est, selon nous, un contrat de transport. Il faut considérer le wagon, abstraction faite de son chargement, comme une marchandise remise sur une gare déterminée, et qui doit être rendue sur une autre gare déterminée, dans l'état où elle a été remise et dans certains délais. C'est tellement vrai que le wagon figure sur la déclaration d'expédition et les récépissés à côté de la marchandise ; que les Compagnies rejettent l'action, avec raison d'ailleurs, pour retard du wagon (abstraction faite de la marchandise), lorsqu'elle est directement intentée par le propriétaire du wagon, en prétendant qu'il n'est pas partie au con-

trat de transport ; que l'article 13 du P. V. 129 unifie les délais de transport du wagon plein et de la marchandise qu'il contient ; qu'un prix même — quoi qu'on en ait dit — est fixé pour le transport de cette marchandise spéciale, puisque l'article 11, par. 5 du Tarif P. V. 129 parle de 0 fr. 05 centimes par tonne et par kilomètre, pour tout le poids du wagon dépassant le maximum prévu à l'article 2 du même tarif ; qu'il est impossible, d'ailleurs, de prétendre qu'à l'état vide le wagon-réservoir n'est pas une marchandise dont le transport est régi par le Tarif P. V. 129, au même titre que sont une marchandise, les véhicules et matériel roulant visés par le chapitre III des conditions générales d'application des tarifs généraux.

Si les Compagnies de chemins de fer, en-deçà d'un certain poids mort, ne font rien payer pour le transport du réservoir plein, c'est qu'elles considèrent qu'il est de leur intérêt de favoriser ce mode de transport ; elles réduisent à 0 le prix de ce transport, parce que les frais qu'il comporte sont compensés par les avantages qu'il procure. Cela ne change en rien la nature du contrat. Aussi, doit-on rejeter, selon nous, les attendus du Tribunal de commerce de Nancy (18 juin 1909) : « Attendu que l'action principale a pour objet la réparation d'un préjudice causé par l'avarie d'un wagon-réservoir et non d'un préjudice causé par l'avarie ou la perte de la marchandise transportée ; attendu, dès lors, qu'il s'agit d'un contrat de louage tombant sous l'application du tarif spécial commun

P. V. numéro 129, et non d'un contrat de transport auquel serait applicable l'article 103 du Code de commerce modifié par la loi du 17 mars 1905, dite « loi Rabier », et ceux du Tribunal d'Epinal rédigés dans le même sens (24 novembre 1907).

La Cour de cassation est d'ailleurs en ce moment sur le point de trancher la controverse ; il ne reste qu'à attendre sa solution.

Le transport du wagon à l'état vide.

Quant à ce qui concerne la circulation du wagon vide, il n'y a pas de doute, elle fait bien l'objet d'un contrat de transport. Toutefois, au lieu, comme nous l'avons dit déjà, que s'applique ici, ainsi que pour tout le matériel roulant, le chapitre III des conditions générales d'application des tarifs généraux, c'est le tarif P. V. 129 qui s'applique ; mais nous trouvons un prix (Tarif P. V. 129, art. 10), une lettre de voiture, des délais de transport (délais ordinaires), et même, chose curieuse, pour une marchandise qui, par nature, doit rester sur les voies ferrées, des délais de retiraison à l'expiration desquels il est perçu un droit de magasinage, prévu à l'article 35 des conditions d'application des tarifs généraux.

La retiraison dont il s'agit n'est pas, bien entendu, une retiraison matérielle ; il suffit, d'après l'usage établi par les Compagnies, pour faire perdre au wagon son caractère de marchandise, de payer le port et de retirer le récépissé au desti-

nataire. De ce jour, le wagon est régi par un contrat tout autre que le contrat de transport, par un contrat de dépôt, sur lequel nous aurons l'occasion de revenir.

Ce qui a pu faire parfois refuser aux wagons soit chargés, soit vides, le caractère de marchandise, c'est, indépendamment de l'opinion des Compagnies de chemins de fer, formée surtout du désir d'éviter l'application de la loi Rabier au P. V. 129, la confusion réelle qu'il y a dans ce tarif entre deux sortes de dispositions. Les unes, qui constituent sans contredit un contrat de transport, les autres, qui constituent une convention toute différente et conclue avec des personnes tout à fait différentes des expéditeurs et destinataires. C'est ainsi que l'on a dit : le wagon-réservoir est si peu l'objet d'un contrat de transport, que l'on alloue à sa circulation une indemnité kilométrique. A-t-on jamais vu une marchandise dont le transport rapporte un prix à l'expéditeur ou au destinataire ?

Il y a là une confusion. L'expéditeur et le destinataire ne reçoivent rien des Compagnies pour le transport des réservoirs. Ils les payent, nous l'avons vu. L'indemnité kilométrique va au propriétaire du wagon-réservoir (voir Tarif P. V. 129, art. 12), ou plus exactement à la personne qui a obtenu son immatriculation.

Il est vrai qu'actuellement cette redevance est déduite sur les lettres de voiture, mais cet usage s'est établi sur la demande expresse des proprié-

taires des réservoirs, qui se remboursent dans leur facture et évitent ainsi les ennuis et les longueurs de la détaxe.

Cette indemnité ne doit donc pas être citée quand on parle du contrat de transport du wagon ; elle résulte d'un contrat tout différent, dont les contre-parties sont différentes, différentes la nature et la durée, tout à fait distinct, en un mot, bien qu'enfermé comme lui dans les termes du P. V. 129. Nous aurons, d'ailleurs, à revenir sur cette dualité du Tarif P. V. 129.

Les effets du contrat de transport des wagons à l'état plein et à l'état vide.

Le transport des wagons-réservoirs à l'état plein ou à l'état vide, ressemble donc à celui de toute marchandise. Il présente, comme tous les transports, certaines difficultés au point de vue des pertes, avaries ou retards. Ici, comme nous l'avons vu pour les marchandises expédiées en réservoirs, on trouve de nombreux procès, et dans chacun trois parties en présence : la Compagnie de chemins de fer, le propriétaire du wagon, son expéditeur ou son destinataire.

Il y a, selon nous, un point certain. Le propriétaire du wagon ne peut jamais actionner directement la Compagnie de chemins de fer, s'il n'a en même temps (ce qui est très fréquent) la qualité d'expéditeur ou de destinataire. Le contrat de transport est, vis-à-vis de lui, *res inter alios acta* ; il pourra simplement exiger de son preneur que son wagon lui soit rendu en bon état et à une

date déterminée. (Voir conditions de location, modification de l'art. 10.) Cette modification fut adoptée à la suite du refus très juridique des Compagnies de connaître le propriétaire du wagon en matière de transport. (Voir Trib. de commerce de Carcassonne, 11 mars 1907.)

L'expéditeur ou le destinataire, eux, actionneront la Compagnie, soit pour être indemnisés eux-mêmes du préjudice qu'ils prétendent avoir subi, soit pour se faire relever de l'indemnité à laquelle ils peuvent être condamnés envers le bailleur (voir Trib. d'Ussel, 3 février 1906 ; Cour de Limoges, 15 janvier 1909). Ils devront cependant s'abstenir de procéder ainsi si le retard ou l'avarie du wagon proviennent d'une faute évidemment étrangère aux Compagnies de chemins de fer, et évidemment due au bailleur. Ils auront alors contre ce dernier l'action née du contrat de location.

Les principales espèces qui se présentent dans l'inexécution du contrat de transport des réservoirs sont :

1° Le vol d'accessoires en cours de route ou en gare (alors que l'expédition du wagon est faite et que sa retiraison ne l'est pas ; qu'il est une marchandise) ;

2° L'avarie du wagon dans ces mêmes cas ;

3° Le retard du wagon ;

4° Le retard du wagon par suite d'une avarie.

Pour le vol d'accessoires, les Compagnies de chemins de fer ne sont bien certainement tenues

qu'à une chose : à rendre la caisse à accessoires qui se trouve sur le wagon avec ses plombs intacts, comme elle a dû leur être remise (v. Tarif P. V. 129, art. 9 ; aussi art. 1931, 1932 C. civil).

Elles ne sont pas tenues d'en vérifier le contenu ; les tarifs ne parlent pas de cette obligation, qui serait très compliquée en pratique, et un arrêt de la Cour de Paris du 18 février 1903, très significatif en la matière, les en décharge complètement.

Si la caisse à accessoires est déplombée à la livraison, les Compagnies sont tenues de payer le montant du prix des accessoires volés, que l'usage fait généralement placer dans les caisses des wagons. C'est là une conséquence directe du contrat de transport, qui n'exige aucunement, depuis la loi Rabier, la démonstration d'une faute des Compagnies (voir les attendus de l'arrêt de la Cour de Paris, déjà cités, 18 février 1903, qui datent d'avant cette loi).

Pour l'avarie du wagon, les Compagnies ne se refusent jamais à en indemniser le demandeur, à moins qu'elles ne puissent prouver le cas fortuit, la force majeure ou l'usure normale du wagon.

Pour le retard qui ne résulte pas d'une avarie du wagon, elles ont à peu près la même attitude. A peine si l'on peut enregistrer la prétention ridicule de la Compagnie du Midi, de souder pour le calcul des délais, le voyage d'aller au voyage de retour. Cette prétention ne peut avoir sa source que dans les attendus d'un jugement du Tribunal de Nimes, du 24 mars 1909 ; mais un jugement du

Tribunal de Narbonne en a fait justice. (Voir Appendice.)

Pour les retards survenus à la suite d'une avarie du wagon, les Compagnies de chemins de fer, depuis la loi Rabier, en sont présumées responsables. Elles ne seront à couvert que si l'avarie provient d'un cas de force majeure ou du vice propre du wagon. Mais elles devront en apporter la preuve. Elles ne pourraient évidemment opposer cette exception du vice propre qu'au propriétaire du wagon, soit directement si elles sont actionnées par lui, soit en l'appelant en garantie. On peut dire, d'ailleurs, qu'elle ne peut jamais aboutir, car nous avons vu, et nous reverrons que les Compagnies de chemins de fer, prenant à leur charge la vérification des wagons, à l'immatriculation et à chaque voyage, ainsi que leur entretien et leurs réparations, il ne reste pas place pour la responsabilité du propriétaire. (Voir Tribunal de Perpignan, 8 mars 1905 ; Tribunal de Cette, 7 mai 1907 ; Trib. d'Evreux, 14 mars 1907 ; Cour de cassation, 29 avril 1907 ; Trib. de Perpignan, 28 octobre 1904 ; Cour de Montpellier, 9 février 1905; Trib. de Carcassonne, 9 juillet 1907 ; Trib. de Béziers, 16 juillet 1907 ; Trib. de Perpignan, 8 novembre 1907 ; Trib. de Nimes, 6 décembre 1907 ; Trib. de Perpignan, 19 juin 1908 ; Trib. de Béziers, 28 juillet 1908 ; Trib. de Cette, 8 décembre 1908 ; Trib. de Nimes, 24 mars 1909 ; Trib. de Nimes, 30 mars 1909 ; Trib. de la Seine, 24 juin 1909 ; Trib. de Montpellier, 29 juin 1909 ; Trib. de Narbonne,

22 octobre 1909.) Voir, pour l'opinion contraire : Trib. de Nancy, 18 juin 1909 ; Trib. de la Seine, 22 août 1907.

Les Compagnies, tout en ne discutant pas la question de leur responsabilité, tendent à la réduire à rien en opposant à toutes les demandes de dommages pour retard par suite d'avarie, le texte de l'article 6, par. premier, du P. V. 129 : « Il n'est dû aucune indemnité par le chemin de fer pour le chômage des wagons-réservoirs pendant leur réparation, mais cette réparation est opérée avec toute la célérité possible. »

Ce texte les met évidemment à couvert, s'il s'agit d'une réparation nécessitée par un cas fortuit, la force majeure ou l'usure normale (voir les attendus du Trib. de la Seine, 24 juin 1909), mais non si elle est nécessitée par sa faute, faute qui, nous le savons, est présumée. En dépit des prétentions des Compagnies et des attendus du Tribunal de commerce de Nancy (18 juin 1909), d'après lesquels l'article 6 du Tarif P. V. 129 n'est pas l'article d'un tarif, mais une disposition d'un contrat de louage (remarque très exacte, d'ailleurs), que n'abroge pas la loi Rabier, nous pensons que c'est là la vraie solution. Car si l'article 6 n'a rien à faire avec le contrat de transport du wagon, à plus forte raison ne peut-il avoir pour effet d'empêcher les Compagnies de chemins de fer de réparer intégralement le dommage qu'elles ont causé par leur faute au cours du transport, dommage dont le temps perdu à la réparation consti-

tue, en général, la plus grosse part. L'article 6 ne peut donc être applicable que dans les cas où toute responsabilité du fait du transport étant écartée, les Compagnies réparent les wagons pour le compte de leur propriétaire. (Voir, sur ce point spécial, dans les arrêts et jugements cités plus haut, les attendus de ceux des Trib. de Cette, 7 mai 1907 ; Cassation, 29 avril 1907 ; du Trib. de Carcassonne, 9 juillet 1907, etc. Pour l'opinion contraire, voir le jugement du Trib. de Nancy, celui du Trib. de la Seine, 22 août 1907.)

Ce sont là, à peu près, toutes les observations que l'on peut présenter sur le contrat qui lie les Compagnies de chemins de fer aux expéditeurs et destinataires de liquides contenus en wagons-réservoirs, de wagons-réservoirs à l'état plein, et de wagons-réservoirs à l'état vide.

Nous avons vu que, par rapport à ces trois objets, le contrat de transport était régi par une législation tout à fait normale : par les conditions générales d'application des tarifs généraux et spéciaux, par les tarifs spéciaux aux divers liquides susceptibles d'être transportés en réservoir, enfin par les tarifs P. V. 29 et 129, ou, plus simplement, depuis l'unification à peu près complète des tarifs des diverses Compagnies sur ce point, par le Tarif P. V. 129.

CHAPITRE III

Le contrat qui unit les compagnies de chemins de fer aux propriétaires des wagons. — Sa nature. — Le louage d'ouvrage. — Le prêt a usage. — Le contrat de dépôt.

Le tarif P. V. 129 contient donc toute une série de dispositions qui constituent bien une offre de contrat de transport faite à un expéditeur et à un destinataire éventuels, au sujet d'une marchandise devant circuler sur les voies et par la traction des Compagnies, à un prix et à des conditions accessoires déterminées. Ces dispositions ayant été homologuées d'une façon régulière, il serait inexact de leur refuser le titre de tarif. Mais, avec elles, s'en trouvent d'autres d'une nature toute différente, régissant les rapports des Compagnies et de personnes autres que des expéditeurs et des destinataires, et ayant pour objet tout autre chose que la réglementation d'un transport. Ce sont, sans les rechercher en détail, les dispositions contenues dans le paragraphe premier, dans les articles 5 et 6 du paragraphe II, dans l'article 12 du

paragraphe III, et dans le paragraphe IV du chapitre premier.

Elles règlent les rapports des Compagnies de chemins de fer et des propriétaires de wagons-réservoirs, ou plus exactement de ceux qui ont obtenu leur immatriculation. Nous savons déjà, d'après le début de cette étude, qu'elles contiennent les conditions auxquelles les wagons sont admis à circuler sur les voies ferrées et continuent à y être admis ; qu'elles en attribuent l'entretien et les réparations aux Compagnies, et les dépenses qu'ils comportent aux propriétaires ; qu'elles fixent la redevance allouée à ceux-ci par les Compagnies, eu égard à l'amortissement et à l'immobilisation du prix de tout un matériel dont il les déchargent ; qu'elles tarifent la rétribution qui est due aux Compagnies pour le stationnement des wagons-réservoirs sur leur voie, en dehors du temps du transport.

Nous allons les passer en revue et ainsi étudier, comme nous l'avons annoncé, le contrat qui unit les propriétaires de wagons-réservoirs aux Compagnies de chemins de fer.

Sa nature

Peut-on dire, tout d'abord, que l'ensemble des stipulations dont nous venons de parler constitue un tarif ? Non. En effet, comment peut-on définir un tarif ? Une offre de contrat de transport faite par les Compagnies de chemins de fer au public, offre

égale pour tous, homologuée par le Ministre des Travaux publics, et rendue publique.

Les dispositions du P. V. 129, dont nous parlons ont bien été homologuées et rendues publiques, suivant les formes légales, mais elles ne constituent pas une offre de contrat de transport, et ne sont pas égales pour tous, puisque les Compagnies peuvent refuser l'admission des wagons-réservoirs par une décision sans recours (voir T. P. V. 129, art. 3 ; Colson, Féraud, Giraud, Carpentier et Maury).

L'homologation ministérielle ne suffit pas pour faire un tarif. Nous trouvons des contrats entre Compagnies de chemins de fer et particuliers, portant précisément sur des matières analogues, homologués par le Ministre, auxquels le caractère de tarif a été refusé. (Voir l'arrêt de Cassation du 4 mars 1890, *Pandectes Françaises,* 1890, tome premier, parag. 148.) Nous lisons, de plus, au Répertoire des *Pandectes,* tome 16 : « Les conventions qui interviennent, conformément au cahier des charges, pour l'établissement d'embranchements particuliers, des usines au chemin de fer, ont le caractère de contrats privés et sont soumises aux règles de droit commun, notamment quand il s'agit pour les tribunaux de les appliquer et de les interpréter, l'approbation de ces traités par l'administration n'en changeant ni le caractère, ni la portée. » Et aussi, en marge de l'arrêt cité plus haut, dans une note de Lamé-Fleury : « Mais dira-t-on, la sanction ministérielle a changé ce ca-

ractère... Nous croyons qu'il y a d'excellentes raisons pour que cette approbation soit exigée ; mais lorsqu'elle intervient, elle indique que le ministre ne croit pas devoir user de son droit de veto et elle n'érige nullement en règlement ou loi le traité. »

L'ensemble des dispositions du T. P. V. 129 qui s'adresse spécialement au propriétaire du wagon-réservoir ne constitue donc pas un tarif de chemin de fer. C'est là un contrat ordinaire que nous étudierons dans sa nature et dans quelques-uns de ses termes. Mais, avant d'en arriver là, quel intérêt y a-t-il à accorder ou à refuser à ce contrat la qualité de tarif.

Tout d'abord, si c'est un tarif, la loi Rabier en abroge toutes les clauses qui peuvent restreindre la responsabilité des Compagnies ; c'est là, pensons-nous, l'intérêt le plus grand de la distinction. Si c'est un tarif, aussi, il doit être interprété comme tel, ou plutôt il ne doit pas être interprété, mais seulement appliqué par les Tribunaux ; il a force légale, et est soumis au contrôle de la Cour suprême. Quoi qu'on puisse en penser, ce second intérêt est moindre que le premier. De ce que la jurisprudence attribue force légale aux tarifs, dans le seul but (excellent, d'ailleurs, pour les unifier) d'en soumettre l'application au contrôle de la Cour de cassation, il ne faut pas conclure, comme on a parfois tendance à le faire, que toute interprétation des tarifs doive être rejetée. Voici, d'ailleurs, ce qu'en dit M. Sarrut, dans son ouvra-

ge « Transport des marchandises par chemin de fer » : « Donc, ces deux mots : application d'un tarif et interprétation d'un tarif, se confondent. La preuve en est que les tribunaux ordinaires, qui décident que l'interprétation d'un tarif n'est pas de leur compétence, interprètent à toute occasion les tarifs... Il y a plus. Les tarifs spéciaux portent souvent cette clause : « La Compagnie ne » répond pas des avaries et des déchets de route. »

Les tribunaux ordinaires ne peuvent critiquer un tarif ni en entraver l'exécution, dit la Jurisprudence. Et cependant, cette même Jurisprudence déclare que la clause de non-responsabilité doit être considérée comme non-écrite. Elle ne critique pas la clause du tarif, elle l'annule ; elle n'en entrave pas seulement l'exécution, elle en empêche absolument l'application. Si dans son dernier état la Jurisprudence paraît donner à cette clause quelque effet, elle lui donne un effet incomplet, différent sans nul doute de celui qu'elle devrait produire si on s'attachait à la lettre (1). Qu'est-ce à dire, dès lors, et que faut-il conclure? Il faut dire que la distinction entre l'application et l'interprétation n'est qu'une distinction des mots, une distinction qui ne correspond point à la réalité. Il n'est pas possible de tracer une ligne de démarcation entre l'interprétation et l'application d'un tarif. Si cette démarcation peut à la rigueur ap-

---

(1) Ceci a été écrit avant la promulgation de la loi Rabier.

paraître en théorie et abstractivement, pratiquement elle est effacée. Ceux qui, auteurs ou tribunaux, écrivent ou décident qu'il faut distinguer entre l'application ou l'interprétation d'un acte, se paient de formules, ne vont pas au fond des choses et ne se préoccupent pas de pénétrer dans le domaine des faits.

» Pour nous, sans hésitation aucune, nous repoussons ces distinctions subtiles, si accréditées qu'elles soient, si fondamentales qu'on les considère. Notre système se résume ainsi : l'administration donne au tarif son existence, sa validité ; les tribunaux ordinaires examinent si les conditions voulues pour qu'un tarif soit régulier ont été remplies, appliquent et interprètent un tarif régulier. » (Sarrut, édition 1874, pages 38 et 39.)

Voici donc, réduit à ses justes proportions, l'intérêt qu'il y a au point de vue de l'interprétation à dénommer ou non tarif les dispositions dont nous venons de parler.

Pour nous, comme nous l'avons dit, elles constituent un simple contrat. Ce contrat porte sur trois points. Les Compagnies, et elles seules, doivent entretenir et réparer les wagons-réservoirs (contrat de louage d'ouvrage). Elles les utilisent conformément aux ordres qu'elles reçoivent de leurs propriétaires ou de leurs ayants-cause, pour le transport des liquides (prêt à usage). Elles les gardent sur leurs voies (contrat de dépôt). Ce contrat contient également des indications sur les conditions techniques et administratives que doi-

vent remplir les propriétaires des wagons-réservoirs avant de pouvoir demander à bénéficier du contrat. Ces conditions ont pour but de mettre la responsabilité pénale des Compagnies à couvert vis-à-vis des pouvoirs publics. Passons en revue les trois sortes de contrat que nous venons d'énumérer.

Le louage d'ouvrage

Le contrat de louage d'ouvrage comporte naturellement une rétribution de la part du propriétaire, à moins, bien entendu, que les réparations effectuées aient été rendues nécessaires par le fait des Compagnies, ce qui constitue une hypothèse tout à fait différente de celle que nous étudions. Ce qui confirme encore notre idée qu'il y a là un pur contrat de louage d'ouvrage, c'est que les Compagnies sollicitent et obtiennent de faire toutes les réparations concernant les wagons-réservoirs, même des réparations comme les réfections de peintures, qui ne sont pas prévues aux termes du tarif P. V. 129 (à l'exception toutefois de celles qui portent sur les foudres et appareils de vidange. Celles-ci nécessiteraient, en effet, une installation spéciale, qui pourrait soulever des questions de concurrence, et qui aggraveraient encore la responsabilité des Compagnies, au cas d'avarie, coulage, etc.).

Le prêt à usage

Le prêt à usage dont nous avons à parler ressemble beaucoup à la convention qui intervient entre les Compagnies pour leurs échanges de matériel. Une rétribution

est versée au propriétaire du wagon par les Compagnies sous le nom d'indemnité kilométrique, en échange de l'emploi du wagon. Le wagon, d'après les obligations qui naissent naturellement de ce contrat, doit être rendu à son propriétaire en bon état, et nous pensons que celui-ci pourrait trouver-là, le cas échéant, une action directe contre la Compagnie pour se faire indemniser des avaries du wagon, en dehors des actions nées du contrat de transport, qu'il peut tenir de l'expéditeur ou du destinataire.

Le contrat de dépôt.

Le contrat de dépôt du wagon sur les voies de la Compagnie de chemin de fer existe du moment où la retiraison du véhicule a été faite par le paiement et le retrait du récépissé au destinataire, jusqu'au moment où il est expédié à nouveau, soit à plein, soit à vide.

La Compagnie est tenue de garder le wagon sur ses voies, avec la facilité de l'évacuer sur une gare proche de la gare de chômage, à laquelle elle est toujours tenue de le rendre gratuitement. Le propriétaire du wagon lui doit, de ce chef, 0 fr. 25 centimes par jour et par wagon.

Une question se pose : La Compagnie est-elle responsable des vols ou avaries qui peuvent survenir au préjudice du wagon ? Oui, selon nous. Il y a là un dépôt salarié. Le dépôt, d'ailleurs, ne comporterait-il aucun salaire, la Compagnie serait tout de même responsable de sa faute *in con-*

creto, dans la mesure où elle n'aurait pas apporté à la surveillance du wagon le même soin qu'à celle des siens propres (art. 1927 C. civ.). Le dépôt comportant un salaire, elle est même tenue de sa faute *in abstracto*; elle doit apporter à la conservation du wagon les soins d'un bon père de famille (art. 1928 C. civ., p. 2) ; la preuve de l'absence de faute est, bien entendu, à sa charge, non de par la loi Rabier, qui n'a rien à faire ici, mais simplement du chef du contrat de dépôt, qui l'oblige à restituer le wagon dans l'état où elle l'a reçu (art. 1932, C. civ.).

Les Compagnies, naturellement, protestent contre cette appréciation en prétendant que les 0 fr. 25 centimes ne constituent en rien le salaire d'un dépôt (ce serait là un salaire ridiculement modique), mais simplement une indemnité pour l'encombrement des voies par les wagons-réservoirs.

C'est tellement vrai, disent-elles, que le tarif de magasinage ou stationnement qui, lui, est établi en vue de la responsabilité qu'on veut nous imposer, est, en ce qui concerne le matériel roulant, de cinq francs par jour (voir Conditions générales d'application des tarifs généraux, chapitre III, sect. II, art. 35).

Cette raison ne porte pas. La taxe de magasinage n'est pas, en effet, représentative dans sa totalité de la responsabilité des Compagnies. Elle constitue, dans sa plus grande partie, une sorte de pénalité, d'astreinte, dont le but est d'empêcher l'encombrement des gares par les marchandises

des expéditeurs et destinataires négligents (voir Sarrut, déjà cité, page 187, numéros 295, 296, 297, 298). Cette taxe élevée est perçue, nous l'avons vu, si la retiraison du réservoir n'est pas faite dans les délais, mais il est tout naturel que l'on ait adopté un tout autre tarif pour une marchandise que les Compagnies ont accepté une fois pour toutes de garder sur leurs voies, dont elles peuvent limiter, et dont elles connaissent le nombre, en prévision desquelles elles ont dû aménager leurs gares, et qu'enfin elles peuvent évacuer sur une gare voisine. Pour cette marchandise, le droit de garde seul doit subsister. Il faut donc, selon nous, considérer comme exacte la solution du Tribunal de Cette (12 novembre 1907), et rejeter celle du Tribunal de Nimes, rendue conformément aux conclusions du P.-L.-M. (4 décembre 1906), qui essaye de faire de la somme de 0 fr. 25 tout autre chose que la rétribution d'un dépôt, en la désignant sous le nom de « frais de séjour ».

Conclusion

Resteraient à examiner certaines questions, comme celles de la durée de ce contrat complexe, conclu entre les Compagnies de chemins de fer et les propriétaires des wagons-réservoirs, celles des changements et de la suppression de ce contrat par le seul vouloir des Compagnies, homologué par le Ministre, etc. Mais, nous l'avons dit, ces questions sortent du cadre économique de notre étude et ne présentent pas, à beaucoup près, l'intérêt pratique de celles

que nous venons de passer en revue. Aussi, les passerons-nous sous silence.

Il ne nous reste plus qu'à rappeler ici la conclusion que nous avons déjà formulée à la fin de notre deuxième partie, et qui doit être celle de cet ouvrage.

Le transport par wagons-réservoirs est très pratique, surtout pour les Compagnies de chemins de fer, qui, pour cette raison, l'ont voulu très peu coûteux. Il a pris un merveilleux essor, et son avenir technique est assuré. Quant à son avenir financier, il est, selon nous, médiocre par l'attrait même qu'exercent sur les capitaux la sûreté et la facilité relative que présente l'entreprise de sa location.

Montpellier, le 14 avril 1910
Vu, le Doyen de la Faculté de Droit,
VIGIÉ.

Montpellier, le 12 avril 1910
Vu, le Président de la Thèse
Jules VALÉRY.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER:
Montpellier, le 14 avril 1910.
Le Recteur,
Ant. BENOIST.

APPENDICE

Les arrêts et jugements cités dans la dernière partie de cette étude ne figurant dans aucune publication de jurisprudence, nous avons cru devoir publier les plus récents et les plus importants d'entre eux.

I. Arrêts et jugements ayant trait à la responsabilité des Compagnies de chemins de fer pour le retard des wagons-réservoirs ayant subi des avaries en cours de route :

Tribunal de Commerce de Cette

Audience du 8 décembre 1908

Lempereur et Lamouroux
contre Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée

Attendu que le wagon L. L. 24, appartenant à MM. Lempereur et Lamouroux, expédié à l'état plein de Montpellier à Ladon (Loiret), subit pendant le trajet une avarie grave par suite d'un choc anormal, mais qu'il put cependant effectuer son voyage aller et retour et être mis à la disposition des propriétaires, à Cette, le 11 août dernier ; qu'à l'arrivée du wagon, Lempereur et Lamouroux consentirent à faire eux-mêmes de minimes réparations aux foudres, mais refusèrent de prendre livraison dudit wagon en l'état d'avarie dans lequel il se trouvait ; que la Compagnie reconnut sa responsabilité et, se chargeant des réparations nécessitées par l'acci-

dent dont elle était responsable, dirigea le wagon sur ses ateliers de Courbessac ;

Attendu que le wagon fut réparé, mais ne put être mis à la disposition de Lempereur et Lamouroux qu'à la date du 1er septembre, après un chômage de 20 jours ;

Attendu que Lempereur et Lamouroux demandent à la Compagnie P.-L.-M. le paiement d'une somme de 157 fr. 20, représentant l'indemnité à eux due pour l'immobilisation du wagon dont s'agit, à raison de 0,05 par hecto et par jour sur une capacité de 157 hectos 25, et ce pendant 20 jours ;

Attendu que la Compagnie P.-L.-M. refuse de payer toute indemnité de chômage dudit wagon, au prétexte que l'article 6 du tarif P. V. 129, appliqué en l'espèce, l'exonère de toute indemnité pour chômage nécessité pour les réparations à faire à suite d'avaries ;

Attendu que cette clause d'exonération ne peut avoir de portée qu'en ce qui concerne exclusivement les avaries fortuites et indépendamment de toute faute de la Compagnie transporteur ;

Attendu que, dans l'espèce, il s'agit d'avaries extraordinaires, causées par une faute évidente de la Compagnie, et ayant nécessité, en même temps que des réparations dont la Compagnie a pris charge, un chômage prolongé pour les effectuer ;

Attendu qu'il est juste et équitable de décider que la Compagnie P.-L.-M., responsable, de son propre aveu, des avaries dont s'agit, doit, par voie de conséquence, indemniser les propriétaires dudit wagon du préjudice qu'ils ont subi du fait du chômage occasionné par les réparations ;

Attendu, sur l'évaluation du préjudice, que le Tribunal possède les éléments suffisants pour le fixer à la somme de 157 fr. 20, à raison de 0 fr. 05 par hectolitre et par jour ;

Attendu que la partie qui succombe supporte les dépens ;

PAR CES MOTIFS,

Le Tribunal, après en avoir délibéré conformément à la loi, statuant contradictoirement et en dernier ressort ;

Déclare la Compagnie P.-L.-M. responsable du chômage du wagon litigieux, survenu à la suite de l'avarie qu'elle a pris elle-même en charge ;

Condamne, en conséquence, la Compagnie P.-L.-M. à payer à Lempereur et Lamouroux la somme de 157 fr. 20 à titre d'indemnité d'immobilisation du wagon L. L. 24 pendant 20 jours, et ce à raison de 0,05 centimes par hectolitre et par jour sur une contenance de 157 hectolitres 25 ;

Rejette le surplus des conclusions des parties ;

Condamne la Compagnie P.-L.-M. aux dépens.

Tribunal de Commerce de Nimes

Audience du 30 mars 1909

Roger frères et Compagnie

location de wagons-foudres, domiciliés et demeurant à Saint-Gilles

Contre la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

Après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Attendu que par assignation en date du douze décembre mil neuf cent huit, Roger frères et Cie, loueurs de wagons-foudres à Saint-Gilles, réclament à la Compagnie P.-L.-M. le paiement :

1° D'une somme de cinq cent cinquante francs pour cinquante-cinq jours de retard mis par la Compagnie à leur livrer un wagon-foudre marqué R F C numéro 43 ;

2° D'une somme de cent vingt-six francs trente centimes, qu'ils ont dû rembourser de ce fait, à un de leurs

clients, M. Prades, négociant à Aigues-Vives, à qui était destiné le wagon ;

3° D'une somme de mille francs à titre de dommages-intérêts ;

Attendu que la Compagnie P.-L.-M. allègue, de son côté, que ce retard est seulement de quarante-neuf jours, au lieu de cinquante-cinq ; qu'il est dû au chômage forcé qu'a dû subir le wagon-réservoir pour réparations aux ateliers de Courbessac ; que la nécessité de se procurer et de faire fabriquer par l'industrie privée certaines pièces de rechange, est seule cause d'un aussi long retard ; que, d'ailleurs, aux termes de l'article 6 des conditions du tarif P V 129, il n'est dû aucune indemnité par la Compagnie des chemins de fer, pour le chômage des wagons-réservoirs pendant leur réparation ;

Mais attendu qu'il ressort des débats et des éléments de la cause que l'avarie qui a été la cause de ce chômage provient de la faute de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ; que cela ressort de l'énumération des pièces brisées : une traverse de tête de châssis, un faux tampon, un tampon, un tendeur d'attelage et deux étriers d'attache, qui indique suffisamment qu'il y a eu un choc violent ; que la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ne le nie pas et en fait même l'aveu dans sa lettre du 5 juin 1908 ;

Atendu que c'est à tort que la Compagnie soutient, afin de se soustraire aux conséquences de l'article 103 du Code de commerce, que le transport des wagons-foudres ne donne pas lieu à un contrat de transport proprement dit P V ou G V, mais à un contrat de circulation spécial dont les clauses ne sont pas régies par les principes ordinaires de la responsabilité du voiturier ;

Attendu, en effet, que la feuille d'arrivage et de livraison, porte exactement toutes les mentions habituelles au transport de marchandises quelconques ; que,

d'ailleurs, la Compagnie fait payer pour le transport de ces wagons-foudres, d'un point à un autre, suivant la distance parcourue et le poids, alors que s'il s'agissait d'un contrat de circulation elle taxerait plutôt suivant la durée du séjour du wagon sur ses voies ; qu'en l'état, l'article 6 du tarif P V 129 ne peut être opposé à la demande de Roger frères et Cie, cette demande étant basée sur l'article 103 du Code de commerce et la loi du 17 mars 1905, rendant le transporteur responsable des avaries autres que celles provenant de la force majeure ;

Attendu que le chômage du wagon est la conséquence directe de l'avarie et que, par suite, la Compagnie doit être tenue au remboursement des dommages résultant de l'avarie dont elle est l'auteur ;

Attendu que ce dommage est réel ; que le Tribunal a les éléments suffisants pour l'apprécier ; *qu'il estime que la somme de deux cents francs en sera la juste compensation ;*

Sur la durée du chômage :

Attendu qu'il n'est pas contesté que le wagon-réservoir avait été mis à la disposition de Roger frères et Cie le 27 mai 1908 ; que si ce wagon-réservoir n'avait pas eu d'avaries, c'est à cette date que les demandeurs auraient pu en disposer ; que le préjudice subi commence donc à cette date ;

Que, d'autre part, la Compagnie n'a pas protesté contre l'indication de Roger frères et Cie disant que le wagon-réservoir leur était remis le 20 juillet 1908 ; que la Compagnie ne confirme pas, par preuves à l'appui, qu'elle ait mis le wagon-réservoir à la disposition des demandeurs le 18 juillet 1908, comme elle le soutient à la barre ; qu'il y a donc lieu d'admettre que Roger frères et Cie ont été privés de leur wagon, par suite d'avarie, du 27 mai 1908 inclus au 20 juillet 1908 exclus, soit pendant cinquante-quatre jours ;

Sur la demande en remboursement de la somme de cent vingt-six francs trente-cinq centimes, que Roger frères et Cie ont dû payer à leur client :

Attendu que ce préjudice se confond avec celui pour lequel Roger frères et Cie demandent des dommages-intérêts ; qu'il y a donc lieu de rejeter cette demande ;

Attendu que les dépens sont toujours à la charge de la partie qui succombe ;

PAR CES MOTIFS,

Le Tribunal, jugeant contradictoirement et en premier ressort, condamne la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à payer à Roger frères et Cie une indemnité de 8 *francs par jour* de chômage, soit, pour cinquante-quatre jours, *quatre cent trente-deux francs ; la condamne, en outre, à deux cents francs de dommages, aux intérêts légitimes, ainsi qu'aux entiers dépens, liquidés à dix-neuf francs,* à ce non compris le coût du papier de l'expédition, droits de greffe et enregistrement du présent jugement ;

Rejette toutes autres fins et conclusions des parties, comme non fondées.

Tribunal de Commerce de la Seine

Audience du 24 juin 1909

Cie des Wagons-Réservoirs
contre la Cie des Chemins de fer du Nord

Ouï, à l'audience du 10 juin courant, Me Andremont, avocat, assisté de Me Taupin, pour la compagnie demanderesse, en ses dites conclusions, et Me Triboulet, pour la compagnie défenderesse, en ses moyens de défense ;

Vu les trois exploits de demande et conclusions motivées sus-datés et rapportés ;

Après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Attendu qu'il est établi aux débats que, courant 1907 et 1908, différentes avaries ont été occasionnées par la

faute de la Compagnie des chemins de fer du Nord à un certain nombre de wagons appartenant à la Compagnie des Wagons-Réservoirs ;

Que la Cie des chemins de fer du Nord a reconnu sa responsabilité et qu'elle a payé à la Cie des Wagons-Réservoirs le montant des réparations nécessitées par ces avaries ;

Attendu que la Cie des Wagons-Réservoirs expose que le préjudice subi par elle n'est pas limité à la nécessité où elle s'est trouvée de procéder à ces réparations ;

Qu'elle a, en outre, subi un préjudice résultant de la privation de son matériel pendant un temps déterminé ;

Qu'à raison de 6 francs par jour et par wagon, elle réclame à la Cie des chemins de fer du Nord, pour 617 jours de privation de jouissance, paiement de 3.702 fr. ;

Attendu qu'à la barre elle déclare réduire sa demande à la somme de 3.030 francs, en raison de ce qu'en cours d'instance, elle a reçu de la Cie des chemins de fer du Nord, à la date du 20 avril 1909, la somme de 672 fr., à titre d'indemnité de chômage pendant 112 jours pour le wagon n° 55 ;

Attendu que la Cie des chemins de fer du Nord, qui, jusqu'en 1907, s'est reconnue responsable du chômage résultant de son fait et a toujours réglé le chômage sur le taux sus-indiqué, s'y refuse aujourd'hui ;

Qu'elle invoque, à l'appui de ce refus, le tarif spécial commun P. V. 129 (article 6), lequel est ainsi conçu : « Il n'est dû aucune indemnité par le chemin de fer pour le chômage des wagons-réservoirs pendant leur réparation, mais cette réparation est opérée avec toute la célérité possible. » ;

Qu'elle soutient que la loi du 17 mars 1905, modificative de l'article 103 du Code de commerce, lui interdirait seulement de s'exonérer de toute responsabilité, mais non de la limiter ;

Que cette responsabilité se trouverait précisément limitée à la réparation des avaries par ledit article P. V. 129 ;

Que, d'ailleurs, l'article 103 ne viserait que les avaries et non le retard ;

Que la bonification de deux centimes prévue à l'article 12 dudit tarif indemniserait les propriétaires des wagons du chômage résultant de son fait ;

Qu'enfin, ce serait par erreur qu'elle aurait jusqu'à ce jour payé sans contestation ;

Que, par suite, la demande de la Cie des Wagons-Réservoirs serait mal fondée ;

Qu'il conviendrait, en conséquence, de la rejeter ;

Attendu qu'il n'y a pas lieu, en effet, de tirer argument contre la Cie des chemins de fer du Nord de ce qu'elle a jusqu'à présent payé le montant du chômage à elle réclamé, puisque s'il était établi qu'elle n'a effectué ce paiement que par erreur, elle aurait, aux termes de l'article 1377 du Code civil, un droit de répétition contre son créancier ;

Mais attendu qu'en ce qui concerne l'application de l'article 103 du Code de commerce, si, à la vérité, cet article ne vise que les avaries et non le retard, il convient d'observer que la Cie des chemins de fer du Nord n'est pas recherchée en l'espèce à l'occasion de retards de livraison, mais en raison du préjudice causé à la Cie des Wagons-Réservoirs par la privation de jouissance de son matériel, conséquence directe d'avaries dont la Cie des chemins de fer du Nord, ainsi qu'il a été dit plus haut, s'est reconnue responsable ;

Qu'il n'y a pas lieu, dès lors, de prendre en considération cet argument de la Cie des chemins de fer du Nord ;

Attendu, d'autre part, que la Cie des chemins de fer du Nord ne saurait s'exonérer de toute responsabilité à raison de fautes commises par elle ;

Qu'elle ne le soutient d'ailleurs pas ;

Attendu qu'en ce qui concerne la responsabilité limitée, s'il est exact, en principe, que les Cies peuvent restreindre leur responsabilité, malgré la loi du 17 mars 1905, à une limite déterminée, en raison d'avantages spéciaux par elle consentis aux transporteurs, il convient de rechercher si tel est le cas en l'espèce ;

Attendu que la difficulté à trancher porte donc uniquement sur l'exacte interprétation à donner à l'article 6 du tarif P. V. 129 ;

Attendu que la Cie des chemins de fer du Nord soutient que l'article 6 ne comportant aucune restriction, s'appliquerait au chômage des wagons-réservoirs pendant la réparation, quelle qu'ait été la cause de cette réparation, et même si elle avait été rendue nécessaire par une avarie dont elle est responsable ;

Mais attendu, tout d'abord, que rien de semblable n'est spécifié audit article ;

Attendu, au surplus, que, pour en apprécier le sens et la portée, il convient de rapprocher de cet article l'article 5 ;

Attendu que ces deux articles font partie d'un chapitre intitulé : Circulation et entretien des wagons-réservoirs ; que l'article 5 traite de leur « entretien » et que l'article 6 traite du « chômage » ou transports nécessités par les réparations ;

Qu'il est expliqué à l'article 5 : « L'entretien des pièces intéressant la sécurité, telles que les roues montées, etc..., sera fait exclusivement par l'administration qui a immatriculé le véhicule, dans les mêmes conditions de délai que pour son propre matériel. Si, en cours de route, les véhicules ont à subir une réparation urgente, cette réparation sera faite par l'administration sur le réseau de laquelle l'avarie est constatée.

» Les travaux d'entretien sont effectués aux frais des

personnes ou entreprises au nom desquelles ils sont immatriculés. » ;

Attendu, qu'ainsi, le chômage dont il est question dans l'article 6, et pour lequel il n'est dû aucune indemnité par les chemins de fer, est celui nécessité par les réparations d'entretien incombant aux propriétaires, mais que l'exonération d'indemnité inscrite dans ledit article 6 ne saurait s'appliquer au cas d'avaries provenant du fait de la Cie ;

Attendu que la redevance de deux centimes allouée à l'article 12 par la Cie, en déduction du prix du transport, ne saurait être de nature à modifier cette interprétation ;

Qu'elle ne peut être considérée comme un avantage spécial lui permettant de s'exonérer d'une partie de sa responsabilité en cas d'accident à elle imputable ;

Qu'en effet, cette redevance n'est payée par elle au propriétaire des wagons qu'à titre de location de matériel ;

Attendu, enfin, que les propositions de tarifs antérieurs au tarif actuellement en cause, présentées par les diverses Cies, stipulaient qu'il ne serait dû aucune indemnité par les Cies pour le chômage des wagons-réservoirs pendant leur réparation, alors même que la réparation aurait été nécessitée par des accidents de leur fait ;

Mais que, précisément, cette clause n'a pas été acceptée et qu'elle ne figure pas dans le tarif homologué ;

Attendu, dès lors, que la Cie des chemins de fer du Nord ne saurait se retrancher derrière un article qui aurait été exceptionnellement créé en faveur des Cies, puisque le contraire vient d'être démontré ; que le droit commun lui est applicable en l'espèce ;

Que, par suite, l'article 6 du tarif P. V. 129 ne saurait être interprété dans le sens de la Cie des chemins de fer du Nord ;

Attendu que, responsable des avaries dont s'agit, ladite Cie doit indemniser la Cie demanderesse de leurs conséquences ;

Et attendu que le taux réclamé de 6 francs par jour de chômage et par wagon n'est pas exagéré ;

Que c'est, d'ailleurs, celui qui a toujours été admis forfaitairement par la Cie des chemins de fer du Nord elle-même ;

Que, d'autre part, la réclamation est justifiée ;

Qu'il convient, par suite, de faire droit à la demande de la Cie des Wagons-Réservoirs, mais seulement à titre de dommages-intérêts ;

PAR CES MOTIFS,

Le Tribunal, jugeant en premier ressort :

Vu le rapport de l'arbitre :

Condamne la Cie des chemins de fer du Nord, par les voies de droit, à payer à la Cie des Wagons-Réservoirs la somme de 3.030 francs, à titre de dommages-intérêts ;

Et la condamne, en outre, aux dépens, qui comprendront : 300 francs pour les honoraires de l'arbitre, même au coût de l'enregistrement du présent jugement, lesdits dépens sont taxés et liquidés à la somme de 405 fr. 23 centimes, y compris l'enregistrement du pouvoir, le coût des trois assignations, les deux droits de la mise au rôle, les appels de la cause, les mentions des 2 juin et 28 juillet, les frais des jugements des 8 août et 5 septembre, l'avis à l'arbitre, le dépôt de son rapport et ses honoraires, la mention du 7 janvier, les frais des jugements des 26 janvier et 18 février, la mention du 4 février, les frais des jugements des 27 mai et 10 juin, le droit de transcription du présent jugement sur la feuille d'audience, le timbre d'icelle, la mention au répertoire, la rédaction des qualités, le papier de l'expédition, les rôles du présent jugement, et en ce non compris le coût de son enregistrement ;

Ordonne que le présent jugement sera exécuté selon sa forme et teneur, et en cas d'appel par provision à charge par la Cie demanderesse de fournir caution ou de justifier de solvabilité suffisante, conformément à l'article 439 du Code de procédure civile.

Enregistré à Paris, le 15 juillet 1909, folio 59, case première. Reçu 129 francs, décimes compris ; signé, Joseau.

Voir, dans le même sens, les jugements des Tribunaux de Perpignan (8 mars 1905 et 8 novembre 1907), de Cette (7 mai 1907), de Narbonne (22 octobre 1909).

Voici un arrêt du Tribunal de commerce de Nancy, contraire aux décisions précédentes :

Tribunal de Commerce de Nancy

Audience du 18 juin 1909

Société des Wagons-Réservoirs Nancéiens c. d'Arexy et c. Compagnie du Midi

Exploit de l'huissier Cazau, parlant pour la Société des Wagons, signifié le 31 août 1908 à M. d'Arexy :

Attendu que la Société des Wagons-Réservoirs Nancéiens a loué à M. d'Arexy un wagon-réservoir numéro 31, aux conditions générales habituelles, en août 1907 ;

Attendu que ce wagon-réservoir a été expédié par M. d'Arexy de Perpignan à Genève, à la date du 26 août 1907 ;

Attendu que ce wagon a été avarié par suite d'un choc violent survenu à Cette, le 29 août, et après être parvenu à Genève, le 9 septembre, a été réexpédié à Nancy, où le chef de gare de Nancy-Saint-Georges a fait procéder à une expertise par un expert nommé par ordonnance de référé de M. le Président du Tribunal de commerce de Nancy ;

Attendu qu'il résulte des conclusions de l'expert que

la responsabilité de l'avarie incombe à la Compagnie des chemins de fer, et que le montant de l'indemnité à payer par la Compagnie est évalué à 767 francs ;

Attendu que, malgré la correspondance échangée avec le chef de gare de Cette et de Nancy, la requérante n'a pu obtenir le montant de l'indemnité fixée par l'expert ;

Attendu que, dans ces conditions, la requérante est fondée à réclamer au requis le chiffre de l'indemnité, le requis étant tenu du montant des réparations, des fournitures et de l'immobilisation qui sont la conséquence des détériorations survenues au wagon numéro 31, sauf à lui à appeler, en garantie, la Cie des chemins de fer ;

Attendu que le lieu de paiement de la location consentie au requis étant Nancy, le Tribunal de Nancy est seul compétent pour connaître de la contestation ;

PAR CES MOTIFS,

S'entendre condamner à payer à la Société des Wagons-Réservoirs Nancéiens la somme de 767 francs pour le montant des réparations et de l'immobilisation du wagon-réservoir numéro 31, plus la somme de 300 francs à titre de dommages-intérêts, avec intérêts de droit et aux dépens.

A la date du 1er septembre 1908, et par exploit de l'huissier Cazau, de Perpignan, M. d'Arexy a fait signifier et laisser copie à la Cie des chemins de fer du Midi en la personne de son chef de gare de Perpignan de l'exploit sus-énoncé, et par le même exploit il lui a fait signifier assignation à comparaître devant le Tribunal de commerce de Nancy, le 28 septembre 1908, pour :

S'entendre, la Cie requise, condamner à relever et garantir le requérant des condamnations qui pourraient être prononcées contre lui, en capital, intérêts et frais,

au profit de la Société des Wagons-Réservoirs Nancéiens ;

S'entendre, pour le préjudice éprouvé, condamner à payer au requérant la somme de 300 francs à titre de dommages-intérêts et aux dépens.

JUGEMENT

Après en avoir délibéré,

Le Tribunal a statué ainsi :

Attendu que le 20 août 1907, la Société demanderesse a loué à M. d'Arexy un wagon-réservoir numéro 31 ;

Qu'à l'aide de ce wagon, d'Arexy s'est expédié à lui-même, le 26 août 1907, en petite vitesse, de Perpignan à Genève-Cornavin, viâ Cette, une quantité de vin du poids de 12.870 kilogrammes, au tarif d'exportation numéro 306 ;

Attendu que, le 27 août 1907, à l'arrivée du wagon à Cette, un fort coulage fut constaté ; que le wagon fut réparé sur place par les soins de la Cie P.-L.-M. ;

Qu'il parvint enfin à Genève, le 7 septembre 1907, où, à la prise de livraison du vin par d'Arexy, un manquant de 690 litres fut constaté ;

Que d'Arexy fut désintéressé par la Compagnie P.-L.-M. du préjudice résultant du manquant ;

Attendu que, sur l'ordre de la Société des Wagons-Réservoirs Nancéiens, le wagon numéro 31 fut réexpédié sur Nancy, le 13 septembre 1907 ; que, sur ordonnance du Président du siège, rendue à la requête de la Cie de l'Est, il fut l'objet d'une expertise le 15 octobre 1907 ;

Qu'aussitôt après l'expertise, le wagon fut réparé et, après son passage aux ateliers d'entretien de Nancy, mis, le 26 octobre 1907, à la disposition de la demanderesse, qui en fit la réexpédition le 29 sur la gare de Perpignan ;

Attendu que les parties ne pouvant se mettre d'accord sur l'importance des réclamations de la Société des Wagons-Réservoirs, celle-ci a fait assigner d'Arexy devant le Tribunal en paiement de la somme de 767 fr., valeur des réparations, et de 300 francs de dommages-intérêts ;

Qu'aujourd'hui, elle ne réclame plus de dommages-intérêts, mais demande 781 fr. 15 centimes ;

Attendu que d'Arexy a formé une demande en garantie contre la Cie du Midi ;

SUR LA DEMANDE PRINCIPALE,

Attendu que d'Arexy n'en méconnaît pas le bien-fondé ;

Qu'il y a lieu d'y faire droit ;

SUR LA DEMANDE EN GARANTIE,

Attendu que l'action principale a pour objet la réparation d'un préjudice causé par l'avarie d'un wagon-réservoir, et non d'un préjudice causé par l'avarie ou la perte de la marchandise transportée ;

Attendu, dès lors, qu'il s'agit d'un contrat de louage tombant sous l'application du Tarif spécial commun P. V. numéro 129, et non d'un contrat de transport auquel serait applicable l'article 103 du Code de commerce, modifié par la loi du 17 mars 1905, dite « Loi Rabier » ;

Attendu, en effet, que l'article 103 du Commerce, texte nouveau, décide :

Que le voiturier est garant de la perte des objets à transporter, hors le cas de force majeure ;

Qu'il est garant des avaries autres que celles qui proviennent du vice propre de la chose ou de la force majeure ;

Et que toute clause contraire insérée dans toute let-

tre de voiture, tarif ou autre pièce quelconque, est nulle ;

Que le Tarif P. V. n° 129, seul applicable en l'espèce, stipule qu'aucune taxe n'est payée aux Compagnies de chemins de fer pour le transport du wagon ; que seule une taxe est perçue sur le poids de la marchandise ;

Que même ce sont les Compagnies qui paient une redevance ou location de deux centimes par wagon-réservoir et par kilomètre, pour la distance correspondant à la taxe appliquée aux wagons-réservoirs circulant, soit à charge, soit à vide en retour, soit allant prendre charge ;

Que l'article 6 dudit Tarif édicte, en cas de chômage ou de transport nécessités par les réparations, même en cas d'avaries causées par le transporteur, qu'il n'est dû aucune indemnité par le chemin de fer pendant la réparation, si cette réparation est opérée avec toute la célérité possible ; que, lorsque la réparation est rendue nécessaire par une avarie dont le chemin de fer est responsable, aucune taxe de transport ne peut être perçue ;

Que les transporteurs ayant accepté la responsabilité des avaries, ne sont donc en principe responsables que des réparations et du remboursement des frais de voyage du wagon ;

Attendu, cependant, que la Compagnie du Midi est tenue, et elle ne le méconnaît pas, au paiement d'une indemnité de chômage pour le temps qui s'est écoulé entre le 24 septembre, date de l'arrivée du wagon à Nancy, et sa remise pour réparations à la maison Fruhinsholz, le 15 octobre, soit pendant 20 jours ;

Qu'elle offre, de ce chef, une somme de six francs par jour, mais que le Tribunal, à l'aide des éléments qu'il puise dans les débats, estime que cette indemnité de chômage est insuffisante et qu'il la fixe à huit francs par jour ;

Attendu, sur les frais de réparation du wagon et sur les frais de voyage du wagon vide de Genève à Nancy et de Nancy à Perpignan, que la Compagnie fait une offre suffisante par la somme de 419 francs 15 centimes ;

Attendu, dès lors, qu'il y a lieu de décider que la Cie du Midi devra garantir et indemniser d'Arexy des condamnations prononcées contre lui dans la mesure suivante :

Frais de réparation, 371,20 ;

Frais de voyage du wagon à vide, 47,95 ;

Indemnité de chômage, 160,00 ;

Frais d'instance auxquels d'Arexy est condamné envers la Société des Wagons-Réservoirs ;

Attendu, en outre, qu'à raison de son offre insuffisante, il y a lieu de mettre à la charge de la Compagnie du Midi les frais de la demande en garantie ;

PAR CES MOTIFS,

Le Tribunal, statuant en dernier ressort et vidant son délibéré du 30 avril ;

Condamne d'Arexy à payer à la Société des Wagons-Réservoirs la somme de sept cent quatre-vingt-un francs quinze centimes, avec les intérêts de droit ;

Le condamne aux dépens de la demande principale, sauf son recours contre la Cie du Midi ;

Les dépens à ce jour liquidés au profit de la Société des Wagons-Réservoirs à la somme de 56 fr. 78, en ce non compris le coût de la minute du présent jugement, ni celui de sa mise à exécution, le cas échéant ;

Condamne la Cie du Midi à garantir et indemniser d'Arexy de partie des condamnations ci-dessus prononcées, et à lui payer la somme de 579 fr. 15 centimes, avec les intérêts de droit et les dépens, auxquels il est condamné envers la demanderesse principale ;

Condamne la Cie du Midi aux frais de la demande en garantie ;

Lesdits dépens liquidés ce jour au profit d'Arexy à la somme de 54 fr. 55 centimes.

Ainsi jugé et prononcé par le Tribunal de commerce de Nancy, en son audience publique du vendredi 18 juin 1909.

II. Arrêts et jugements ayant trait à la responsabilité des Compagnies de chemins de fer pour le retard de la marchandise contenue dans des wagons-réservoirs ayant subi des avaries en cours de route :

Cour de Cassation. Chambre des Requêtes
Présidence de M. Tanon, 29 avril 1907

Compagnie des Chemins de Fer du Midi contre les fils de Nicolas

La Compagnie des chemins de fer du Midi a déféré à la censure de la Cour de cassation un arrêt rendu par la Cour d'appel de Montpellier, le 9 février 1905, au profit des Fils de Nicolas. A l'appui de son pourvoi, elle a formulé le moyen suivant :

MOYEN. — Violation des art. 1134, 1135, 1249 et suiv., 1717, 1720, 1721, 1724, 1732, 1882 et suiv. Code civil ; 97 et 103 Code commerce ; du Tarif spécial commun P. V. 129 et de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que l'arrêt attaqué a déclaré la Compagnie des chemins de fer responsable d'un retard dans le transport d'un wagon-réservoir, retard provenant d'un chômage nécessité par des réparations urgentes du wagon en cours de route, sous le prétexte que le Tarif P. V. n° 129, qui exonère en pareil cas le voiturier de toute responsabilité, n'était pas opposable à l'expéditeur, alors que par la remise à la Compagnie exposante du wagon-réservoir qu'il avait loué, l'expéditeur avait assumé de plein droit, au regard de la Compagnie, toutes les obligations imposées par ledit Tarif au propriétaire du wagon.

LA CHAMBRE des REQUETES a rejeté le pourvoi en ces termes :

LA COUR,

Sur le moyen unique de cassation pris de la violation des articles 1134, 1135, 1249 et suivants, 1717, 1720, 1721, 1724, 1732, 1882 et suivants du Code civil ; 97 et 103 du Code de commerce, du Tarif spécial commun P. V. 129, de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 :

Attendu que le pourvoi fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir déclaré la Compagnie des chemins de fer du Midi responsable d'un retard dans le transport d'un wagon-réservoir, retard provenant de réparations urgentes faites à ce wagon en cours de route, alors qu'en pareil cas le Tarif P. V. 129 exonère le voiturier de toute responsabilité vis-à-vis du propriétaire du véhicule, et que, par la remise à la Compagnie de ce wagon, qu'il avait loué, l'expéditeur avait assumé de plein droit, au regard de celle-ci, toutes les obligations imposées au propriétaire par le Tarif ;

Mais attendu qu'aux termes du Tarif spécial commun P. V. n° 129, pour qu'un wagon-réservoir soit admis à circuler sur une ligne de chemin de fer, il faut que ce wagon ait été immatriculé, c'est-à-dire que les plans du véhicule et les conditionnements de leur exécution aient été préalablement soumis à l'approbation de l'Administration à laquelle l'immatriculation a été demandée ; que la Compagnie ait eu les moyens de contrôler l'accomplissement de ces conditions, notamment en ce qui concerne la qualité des matières employées à la construction, enfin, que les différentes pièces composant le véhicule aient été reconnues comme conformes aux prescriptions réglementaires et présentant toutes les garanties de sécurité exigées par l'Administration des chemins de fer pour son matériel neuf ;

Attendu que si cette immatriculation rend les personnes ou entreprises, au nom desquelles elle est obtenue, responsables vis-à-vis des Administrations des chemins de fer, dans le cas prévu audit Tarif, ces Compagnies ne sont pas exonérées de leur responsabilité vis-à-vis de l'expéditeur telle qu'elle résulte du contrat de transport ; qu'en effet, l'expéditeur ne pouvant faire usage que d'un wagon immatriculé, et ainsi virtuellement incorporé au matériel de la Compagnie, c'est à la Compagnie responsable de sa réception dans les termes du Tarif ci-dessus rappelé, qu'il a fait confiance, et non au propriétaire dudit wagon pour son utilisation par la Compagnie ; qu'il n'a donc point assumé, par cette location, les obligations imposées par le Tarif au seul propriétaire ;

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué, et qu'il n'a jamais été contesté, que l'immatriculation du wagon-réservoir litigieux a été obtenue, non par les fils Nicolas, simples expéditeurs, mais par un sieur Sauvy, propriétaire dudit wagon-réservoir, contre qui le recours de la Cie est réservé ; qu'en rejetant, dans ces conditions, les conclusions de la demanderesse, l'arrêt attaqué, régulièrement motivé, loin de violer les textes visés au pourvoi, en a fait une exacte application ;

PAR CES MOTIFS,

Rejette le pourvoi.

MM. DUBOIN, rapporteur ; BONNET, avocat général ; Me CAIL, avocat.

L'Arrêt de la Cour d'Appel de Montpellier objet du pourvoi est ainsi libellé

Pour la Compagnie du Midi
contre les fils d'Emile Nicolas, demeurant à Rivesaltes,
Vallade, demeurant à Saint-Michel,
et Sauvy, demeurant à Perpignan

Sur la mise en cause de Sauvy :

Attendu qu'elle constitue essentiellement une demande en garantie formée pour la première fois en appel, et qu'à ce titre elle est absolument irrecevable, puisqu'elle tend à priver Sauvy d'un degré de juridiction ;

En ce qui concerne l'appel de la Cie du Midi :

Adoptant les motifs des premiers juges et de plus :

Attendu que la Compagnie appelante, sans méconnaître le fait matériel du retard qui lui est imputé, produit des allégations qui tendent à rejeter sur un tiers la responsabilité de ce retard ;

Attendu qu'en l'état des deux contrats distincts qui lient la Cie du Midi, d'une part, avec Sauvy, propriétaire du wagon-réservoir qui contenait les vins litigieux, et d'autre part avec les Fils de Nicolas, expéditeurs desdits vins, l'appelante ne peut, comme elle le fait, renvoyer de sa propre autorité les intimés à se pourvoir contre Sauvy ;

Que, sans doute, elle peut se décharger de toute responsabilité à l'occasion du retard constaté et reconnu par elle, en établissant que Sauvy n'a pas rempli les obligations qui lui incombent aux termes du contrat qui le lie à l'appelante, mais que bien évidemment, pour être efficace, cette preuve doit être faite contradictoirement avec Sauvy et non par voie de défense contre les Fils de Nicolas, lesquels n'ont sur ce point ni les moyens

de se défendre contre la Cie, ni ceux d'attaquer le propriétaire du wagon ;

Attendu qu'il appartenait à la Cie du Midi d'aviser aux moyens de faire valoir ses droits en justice et d'user des moyens de procédure efficaces pour ne pas être lésés dans l'application simultanée des deux contrats pré-rappelés ;

Mais que, si elle entendait exercer contre Sauvy une sorte d'appel en garantie, elle devait le faire en première instance, pour ne pas violer le principe des deux degrés de juridiction, ainsi qu'il a été dit plus haut ;

Attendu qu'en l'état de la procédure suivie, les seules solutions possibles étaient celles admises par les premiers juges ;

Qu'en effet, le droit des Fils de Nicolas à être indemnisés de la perte de leur vin et des dommages accessoires par eux subis n'est pas contestable, non plus que celui de Vallade à obtenir de justes dommages, et il n'est pas contestable non plus que le transporteur est, en principe, responsable du retard constaté et de ses conséquences ;

Attendu que l'expertise a, du reste, démontré que l'altération du vin est due, non seulement au retard dont s'agit, mais encore au manque de soins imputable à la Cie du Midi, pendant la mise en souffrance du wagon-réservoir ;

Attendu que la Cour possède des éléments d'appréciation suffisants pour élever dans une équitable proportion les dommages-intérêts accordés à Vallade ;

PAR CES MOTIFS.

La Cour, après en avoir délibéré ;

Déclare irrecevable la mise en cause de Sauvy et les conclusions prises contre lui ; démet la Compagnie du Midi de toutes fins et conclusions de son appel ; disant

droit à l'appel incident de Vallade, élève à 300 francs l'indemnité qui lui a été accordée et, confirmant pour le surplus le jugement rendu par le Tribunal de commerce de Perpignan le 28 octobre 1904, condamne la Cie appelante à l'amende et aux dépens.

Voir, dans le même sens, les arrêts des Tribunaux d'Evreux (14 mars 1907), de Carcassonne (9 juillet 1907), de Béziers (16 juillet 1907), de la Seine (22 août 1907), de Nimes (6 décembre 1907 et 24 mars 1909), de Perpignan (19 juin 1908).

N.-B. — Citons encore les jugements des Tribunaux de Béziers (28 juillet 1908) et de Montpellier (29 juin 1909), qui statuent à la fois sur deux indemnités, pour retard du wagon-réservoir et pour retard de son contenu.

III. Arrêts et jugements ayant trait aux vols d'accessoires des wagons-réservoirs :

Cour d'appel de Paris, 1re Chambre

Présidence de M. Forichon, audience du 18 février 1903

Cie des Wagons-Citernes contre Cie P.-L.-M.

Le Tribunal de commerce avait rendu, le 8 août 1901, le jugement suivant :

LE TRIBUNAL,

Attendu que la Compagnie des Wagons-Citernes, fondée en 1897, a pour objet l'exploitation des wagons-citernes, système Berneau, destinés à transporter des matières liquides, aussi bien que les solides ; que lesdits wagons, admis sur les réseaux des chemins de fer français, suisses et espagnols, et immatriculés en France à la Cie d'Orléans, et en Suisse à la Cie du Jura-Simplon, peuvent circuler sur tous les réseaux des Etats signa-

taires de la Convention de Berne, au même titre que les wagons appartenant aux compagnies auxquelles ils sont rattachés ;

Qu'il importe d'indiquer que les wagons en question sont composés de deux parties principales : une citerne destinée à loger le chargement, et un châssis munis d'organes de traction et de roulement, servant de support à la citerne ;

Qu'en outre, devant chaque citerne, est placée, sur le même châssis, une caisse à agrès et outils, renfermant les clés, tuyaux de caoutchouc, raccords, etc., destinés au déchargement de la citerne ;

Attendu que, à la suite des difficultés survenues entre les parties relativement à des avaries dont lesdits wagons auraient été l'objet — difficultés encore pendantes devant ce tribunal, la Cie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée s'est refusée jusqu'à la solution de celles-ci, à l'expédition des wagons-citernes à elle remis, accompagnés de feuilles d'expédition, indiquant l'énumération de leurs agrès ou accessoires, ne voulant pas prendre en charge lesdits agrès et accessoires ;

Que cette résistance ayant eu pour conséquence d'immobiliser en gare de Bercy un certain nombre de wagons, la Cie des Wagons-Citernes a, par exploit du 5 mars 1901, assigné la Cie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée pour voir dire que l'expédition des wagons-citernes serait faite avec constatation de leurs agrès, au départ et à l'arrivée ;

S'entendre condamner à payer des dommages-intérêts à fixer par état pour les soustractions et pertes d'agrès ;

Voir dire que la Cie Paris-Lyon-Méditerranée a commis abus de pouvoir contraire aux tarifs et aux règlements, en immobilisant successivement depuis le mois de novembre 1900, en gare de Bercy, 28 wagons-citernes,

malgré la présentation de feuilles d'expédition régulières ;

S'entendre condamner, pour ce fait, à payer 200.000 francs de dommages-intérêts ;

Voir, enfin, le présent jugement déclaré commun, en ce qui concerne le mode de l'expédition, à la Cie du Midi et de l'Est ;

Attendu enfin, que par exploit en date du 9 juillet 1901, la Cie des Wagons-Citernes, sans rien modifier des conclusions de la demande du 16 mars, sur laquelle elle procède en ce qui concerne le mode d'expédition des wagons arbitrairement immobilisés, requiert additionnellement le paiement de dommages-intérêts pour le préjudice subi par l'immobilisation de ses wagons depuis l'introduction de la présente demande ;

Attendu, d'autre part, que la Cie Paris-Lyon-Méditerranée réclame, reconventionnellement, le paiement d'une somme de 1348 francs pour frais de chômage et de transport au 7 mai 1901, et, en outre, à raison de 0 fr. 25 par wagon et par jour, ceux afférents à la période du 7 mai 1901, au jour de l'enlèvement ;

Vu la connexité, joint les causes et, statuant sur le tout par un seul et même jugement ;

Sur la demande principale :

En ce qui touche la Cie des chemins de fer du Paris-Lyon-Méditerranée :

Sur la constatation des agrès, au départ et à l'arrivée :

Attendu que la Cie demanderesse prétend et fait plaider qu'elle serait en droit d'exiger que toute expédition soit précédée d'une constatation régulière de l'état des organes, agrès et ustensiles faisant partie de son système de wagons, et demande que la Cie des chemins de fer du Paris-Lyon-Méditerranée soit astreinte à cette obligation, qui découlerait d'après elle du tarif P. V. numéro 32 ;

Que cette obligation résulterait du texte même du tarif précité ;

Que pour constater l'état d'un wagon construit d'un système spécial et dans un but déterminé, il faudrait nécessairement examiner l'état des organes et agrès dont se compose le wagon ;

Que la constatation ordonnée par les tarifs s'appliquerait aussi bien aux accessoires qu'au corps même du wagon ;

Qu'ainsi, la reconnaissance contradictoire et détaillée des agrès et ustensiles spéciaux que comporte le wagon-citerne s'imposerait ;

Mais attendu qu'il n'est pas contesté que c'est le tarif P. V. numéro 32 qui, en l'espèce, régit les parties ;

Que ce tarif contient notamment les clauses et dispositions suivantes :

Les wagons doivent être livrés à la Compagnie prêts à rouler et les boîtes complètement garnies d'huile ; le graissage courant est fait par la Compagnie ;

L'expéditeur et le destinataire doivent constater avec les agents de la Compagnie, aux gares d'expédition et de destination, l'état dans lequel les wagons sont reçus ou remis par la Compagnie ; à défaut de constatation de leur part, ils sont censés s'en rapporter aux déclarations qui leur sont adressées par ces agents ;

Qu'il convient de remarquer que les tarifs des Cies de chemins de fer dûment homologués, ont le caractère spécial d'actes administratifs ;

Qu'ils sont obligatoires pour tous, ont force de loi et doivent être exécutés à la lettre, sans qu'il soit permis de les étendre ou de les restreindre, sous prétexte d'équité ;

Que ce n'est pas seulement le tarif proprement dit, c'est-à-dire l'indication des prix de transport, qui acquiert force de loi du jour de l'homologation, mais aussi

les conditions générales d'application de ce même tarif ;

Qu'en l'espèce, les dispositions du tarif précité sont complètes et précises ; que leur application suffit à elle seule à établir les droits respectifs des parties ;

Qu'elles ordonnent, en effet, la constatation de l'état dans lequel les wagons sont reçus et remis, mais que, vainement, on cherche dans les clauses précitées l'obligation pour la Cie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée de constater, non seulement l'état extérieur des wagons-citernes dont s'agit, mais encore, ainsi qu'elle le prétend à tort, la présence, dans la caisse à outils, de ses agrès ou accessoires, tant au départ qu'à l'arrivée ;

Que si pour légitimer cette prétention, la Compagnie demanderesse prétend encore que les agrès feraient partie intégrante du wagon, cette prétention, si elle est exacte en ce qui concerne le coffre destiné à les contenir, ne saurait être admise quant à son contenu éventuel ;

Qu'il n'est point établi, en effet, que les outils et accessoires dont s'agit aient été immatriculés en même temps que les wagons-citernes, lors de la réception de ceux-ci par la Cie d'Orléans ;

Qu'enfin, aux termes du tarif P. V. 32, invoqué, les wagons spéciaux chargés de marchandises, devront être remis plombés par les expéditeurs, et la Compagnie ne répond pas du coulage de route ;

Elle sera déchargée de toute responsabilité pour la marchandise par la remise du wagon avec ses plombs intacts ;

Que de tout ce qui précède, il résulte que ce serait étendre par interprétation les clauses du tarif en question que de contraindre la Cie Paris-Lyon-Méditerranée aux obligations non prévues par ledit tarif et réclamées par la Cie des Wagons-Citernes ;

Sur la démande en dommages-intérêts à fixer par état en raison des soustractions ou pertes d'agrès :

Attendu que, aux termes du tarif précité, la Cie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée ne demeure responsable que des avaries provenant d'accidents ou de chocs occasionnés par ses agents ;

Que tel n'est pas le cas en l'espèce ;

Qu'au surplus, en raison de la clause de non-garantie applicable à tous les tarifs spéciaux, et la Cie des Wagons-Citernes ne faisant la preuve d'aucun fait précis de faute imputable à la Cie Paris-Lyon-Méditerranée, ce chef de la demande doit être repoussé ;

Sur la demande en dommages-intérêts pour l'immobilisation des wagons-citernes, par suite du refus d'expédition de la Cie Paris-Lyon-Méditerranée :

Attendu que, de ce qui a été dit ci-dessus, il appert que c'est à bon droit que la Cie Paris-Lyon-Méditerranée s'est refusée à accepter sur les feuilles d'expédition les mentions de nature à engager sa responsabilité relativement à la constatation des agrès ;

Qu'en présence du désaccord survenu quant à ce, entre les parties, il appartenait à la Cie des Wagons-Citernes et, tout au moins momentanément, sous réserve de ses droits, de supprimer de ses feuilles d'expédition les mentions refusées par la Cie Paris-Lyon-Méditerranée ;

Qu'il suit de là que la Cie des Wagons-Citernes ne peut s'en prendre qu'à elle-même du préjudice qu'elle a pu subir par suite de l'immobilisation des wagons en question ;

Que cette partie de la demande doit également être rejetée ;

Sur la demande reconventionnelle :

Attendu que les faits de la cause ne sont pas suffisamment éclaircis ; qu'une instruction est nécessaire ; qu'il échet de l'ordonner ;

Sur la demande en déclaration de jugement commun formée contre les Cies de l'Est et du Midi :

Attendu que cette demande tend, en réalité, à faire déterminer le sens et la portée de la clause des tarifs P. V. numéro 29 de ces deux Compagnies, relative à la constatation, au moment de leur remise, de l'état des wagons spéciaux appartenant à des particuliers et à faire décider que cette constatation doit porter sur l'état général de ces wagons, y compris leurs agrès et accessoires ;

Qu'aux termes de l'article 5 du Code civil, il est défendu aux juges de prononcer par voie de dispositions générales et règlementaires, sur les causes qui leur sont soumises ;

Que tel serait le cas cependant si le tribunal faisait droit à cette demande, celle-ci n'ayant pas pour but de régler, ainsi que cela existe au regard de la Cie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, une contestation pendante entre la Cie des Wagons-Citernes et les deux Compagnies dont s'agit ;

Qu'aucun différend n'existant entre elles, le jugement à intervenir ne pourrait dès lors statuer que pour l'avenir et disposerait ainsi, par voie de règlement, d'où il suit que cette demande est non recevable et doit être rejetée ;

PAR CES MOTIFS,

Vu le rapport de l'arbitre, le Tribunal jugeant en premier ressort ;

Statuant sur la demande de la Cie des Wagons-Citernes, tant à l'encontre de la Cie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée que de la Cie des chemins de fer de l'Est et de la Cie du Midi ;

Déclare la Cie des Wagons-Citernes tant non-recevable que mal fondée en toutes ses demandes, fins et con-

clusions ; l'en déboute et la condamne, par les voies de droit, aux dépens ;

Statuant sur la demande reconventionnelle :

Ordonne, avant faire droit, tous droits et moyens respectivement réservés, que les parties se retireront devant le sieur Pons, qu'il nomme d'office arbitre-rapporteur, lequel se fera représenter les titres et pièces enregistrés conformément à la loi, entendra les parties, les conciliera si faire se peut, sinon rédigera sur papier timbré son rapport qu'il enverra, clos et cacheté, au greffe de ce Tribunal, pour être ensuite conclu et statué ce qu'il appartiendra ;

Ordonne qu'avis de sa nomination sera transmis à l'arbitre par le greffier ;

Dit qu'en cas de refus ou de l'empêchement de l'arbitre nommé, et sur l'avis donné au Tribunal, il sera pourvu d'office à son remplacement ;

Dépens réservés.

Sur l'appel de la Cie des Wagons-Citernes, la Cour a rendu l'arrêt suivant :

LA COUR...

Et statuant, par un seul et même arrêt, sur l'appel interjeté par la Cie des Wagons-Citernes, tant contre la Cie de Lyon que contre la Cie de l'Est et aussi la Cie du Midi, d'un jugement rendu par le Tribunal de commerce de la Seine le 8 août 1901 ;

En la forme : Considérant que l'appel est régulier ;

Reçoit la Cie des Wagons-Citernes appelante du jugement susdaté ;

AU FOND :

En ce qui touche la Cie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée :

1° Sur la constatation contradictoire de l'Etat des wagons-citernes et de leurs agrès et accessoires :

Considérant qu'aux termes du tarif spécial P. V. 32, applicable à l'espèce, l'expéditeur et le destinataire doivent constater avec les agents de la Compagnie, aux gares d'expédition et de destination, l'état dans lequel les wagons sont reçus ou remis par la Compagnie ;

Qu'il n'est pas exact de dire que des outils, tels que pompe, clefs, brosses, etc., font partie intégrante du wagon-citerne ;

Que la prétention de la Compagnie appelante, tendant à imposer aux Compagnies de transports l'obligation de les énumérer contradictoirement, lors de la prise en charge, démontre bien qu'ils en sont distincts et indépendants ;

Que les paragraphes suivants du même tarif relatifs à l'entretien, à la circulation et au graissage, répugnent à cette interprétation et que rien, dans ce tarif, ne justifie l'exigence de constatations contradictoires, au départ et à l'arrivée de ce matériel spécial ;

Considérant que si la caisse qui le renferme est bien un accessoire du wagon auquel elle est incorporée, il suffit de la plomber ou cadenasser pour rendre la Compagnie transporteur responsable de son contenu, selon le droit commun ;

Considérant que la complaisance de quelques agents de la Compagnie, qui se sont prêtés aux exigences du directeur Berneau, ne peuvent pas changer le sens et la portée du tarif ;

Que les faits signalés sont postérieurs à l'assignation initiale du 21 mai 1900, et que dès le 3 janvier 1900, Berneau avait été officiellement informé par lettre de l'ingénieur en chef de la Compagnie, que sa prétention était jugée inadmissible ;

Considérant que la Compagnie appelante ne saurait non plus tirer argument de l'énonciation des agrès et

outils dans le nouveau tarif P. V. 129 ; qu'en modifiant ainsi la rédaction de l'ancien article du tarif P. V. 32, l'administration a eu précisément pour but de faire cesser les difficultés résultant de la fausse interprétation donnée au tarif P. V. 32 par le Directeur de la Compagnie des Wagons-Citernes, dans sa lettre au Ministre, de février 1900.

II. Sur l'immobilisation d'un certain nombre de wagons-citernes à Bercy :

Considérant que de ce qui vient d'être dit, résulte la preuve que la Cie de Paris-Lyon-Méditerranée n'était pas tenue d'accepter des feuilles d'expédition créant des responsabilités et l'assujettissant à des constatations contradictoires autres que celles prévues au tarif ;

Que c'est donc à bon droit qu'il a été décidé par le premier juge que la Compagnie appelante ne pouvait imputer qu'à elle-même le préjudice résultant du refus d'expédition ;

III. Sur la demande en dommages-intérêts à fixer par état pour soustractions et pertes d'agrès antérieurs à l'assignation :

Considérant qu'il n'a été rapporté, ni en première instance, ni en appel, la preuve d'aucun fait précis pouvant engager la responsabilité de la Cie Paris-Lyon-Méditerranée ; que les factures versées au débat, relatives à des achats ou renouvellement de matériel, n'impliquent pas qu'ils aient été nécessités par des soustractions ou pertes du fait de la Compagnie ;

IV. Sur 9.290 fr. 45 pour vols et détériorations commis à Corbeil, le 30 octobre 1901 :

Considérant qu'il résulte des pièces produites que la Cie Paris-Lyon-Méditerranée a accepté l'évaluation faite le 18 octobre 1902, par l'expert de la Cie des Wagons-Citernes, et a offert la somme réclamée ; qu'il ne paraît donc pas y avoir litige de ce chef ;

Considérant, d'ailleurs, que les faits générateurs du

droit prétendu sont postérieurs au jugement frappé d'appel ; que c'est une demande nouvelle présentée à la Cour, sans avoir subi le premier degré de juridiction ; qu'elle ne saurait donc être accueillie ;

V. Sur la demande reconventionnelle de la Cie Paris-Lyon-Méditerranée :

Adoptant les motifs des premiers juges ;

En ce qui touche les Compagnies de l'Est et du Midi, assignées en jugement commun :

Adoptant également les motifs des premiers juges ;

PAR CES MOTIFS,

Et adoptant, au surplus, ceux des premiers juges, en ce qu'ils ont de non contraire à ceux du présent arrêt ;

Confirme le jugement entrepris ;

Ordonne qu'il sortira son plein et entier effet ;

Déclare non recevable la demande en 9.290 fr. 45 centimes, formée pour la première fois en appel ;

Déboute, au surplus, la Compagnie appelante de toutes ses demandes, fins et conclusions ;

La condamne à l'amende et aux dépens d'appel.

Liquide... etc., etc.

Tribunal de Commerce de Nimes

Audience du 4 décembre 1906

MM. Roger frères et Cie contre la Compagnie P.-L.-M.

Entre Roger frères et Cie, négociants, demeurant et domiciliés à St-Gilles-du-Gard, comparant par Me Daudet, avocat, et Me Astruc, avoué, qu'ils assistent et autorisent, demandeurs, suivant exploit du 11 juillet dernier, enregistré ;

Et la Cie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, dont le siège social est à Paris, poursuites et diligences de son directeur, demeurant audit siège, comparant par Me Simon, avoué, assisté de M. l'Inspecteur principal adjoint à la gare de Nimes, y demeurant, défenderesse.

Après en avoir délibéré conformément à la loi ;

Sur la recevabilité de la demande :

Attendu que la Cie Paris-Lyon-Méditerranée soutient que la demande de Roger frères est irrecevable aux termes de l'article 105 du Code de commerce ;

Mais attendu qu'il résulte des débats et des documents de la cause que Prades à qui devait être remis le wagon-réservoir litigieux, et qui avait à en effectuer le chargement, a refusé d'en prendre livraison et a écrit sur le titre de transport les motifs de son refus ; que le manquant de la pompe et des agrès fut constaté contradictoirement entre le chef de gare d'Aiguesvives et les agents des demandeurs ;

Attendu que Roger frères ont formulé des réserves formelles les 25 et 30 janvier et les ont réitérées le 6 février dernier, par une lettre recommandée contre laquelle la Compagnie n'a pas protesté, acceptant ainsi implicitement les réserves qu'elle contenait ; qu'au surplus, il n'y a pas eu livraison effectuée et prise de possession par les demandeurs ; que, dès lors, l'action de ces derniers doit être déclarée recevable ;

Sur le fond :

Attendu que la Cie Paris-Lyon-Méditerranée prétend qu'elle ne peut être rendue responsable de la disparition des objets dont elle n'a pas pris charge ; qu'aux termes de l'article 4 du tarif commun P. V. 129, la seule reconnaissance à laquelle elle est tenue est celle des organes de roulement des wagons-réservoirs ; qu'il n'est question dans ce tarif d'aucun accessoire autre que les organes et que peu importe que la déclaration d'expédition indique que le wagon était muni d'une caisse à outils, puisque la Compagnie n'a pas eu à en prendre charge ; que tous les accessoires ne peuvent être considérés comme partie intégrante du wagon-réservoir ; qu'au surplus, le wagon-réservoir dont s'agit était en

chômage à la gare d'Aiguesvives lorsque a eu lieu la soustraction des objets dont le remboursement de la valeur lui est réclamé ; que, dès lors, les propriétaires du wagon-réservoir ou leurs employés, ayant le libre accès des voies sur lesquelles les wagons sont en stationnement pendant toute la durée du chômage, ont toute liberté pour enlever, pour réparation ou toute autre cause, des pompes et accessoires quelconques, sans que la Compagnie ait le droit ou les moyens de s'y opposer, elle ne peut être rendue responsable desdits objets, dont elle n'a pas pris la charge et dont elle ne peut, par conséquent, avoir la garde ;

Enfin, que la somme modique de 0 fr. 25 perçue par elle journellement pendant le chômage, constitue des frais de séjour ainsi que les qualifie le tarif P. V. 129 (art. 14), et non un droit de garde ; que la demande de Roger frères doit être rejetée comme mal fondée ;

Mais attendu que l'article 4 du tarif commun P. V. 129, invoqué par la Cie Paris-Lyon-Méditerranée, ne vise que l'état de conditionnement dans lequel les wagons-réservoirs doivent être remis au chemin de fer, pour être admis à circuler, c'est-à-dire munis de freins à vis, prêts à rouler, les boîtes à huile complètement garnies et offrant toute sécurité ; que rien dans cet article 4 n'indique qu'il lui soit interdit ou simplement loisible de ne pas prendre en charge les accessoires indispensables d'un wagon-réservoir, tels que la pompe et le coffre plombé à l'estampille de l'expéditeur, alors surtout que celui-ci n'a pas manqué d'indiquer sur sa déclaration d'expédition, que le wagon-réservoir vide qu'il remettait à la Cie Paris-Lyon-Méditerranée pour en opérer le transport, était muni de son coffre plombé ;

Attendu que la Compagnie a accepté cette déclaration d'expédition sans la moindre observation ; qu'on est donc admis à penser qu'elle a fait la reconnaissance

du wagon et de tous les accessoires indiqués et qu'elle en a pris charge ;

Attendu que la Compagnie défenderesse ne dénie pas que le wagon-réservoir fût muni en retour d'expédition de sa pompe et de son coffre plombé ;

Que tant par leur nature que par leur mode de constitution et leur immatriculation, les wagons-réservoirs doivent rester sur la voie des Compagnies de chemins de fer et, par conséquent, sous la garde et la surveillance de leurs agents ;

Attendu que la Compagnie ne peut, pour dégager sa responsabilité, invoquer l'état de chômage dans lequel se trouvait le wagon-réservoir au moment de la soustraction des objets ; qu'ayant pris en charge le wagon et ses accessoires, elle devait veiller à leur conservation ;

Attendu qu'il n'est pas exact de dire que pendant le chômage les propriétaires des wagons ou leurs employés ont le libre accès des voies et peuvent, par suite, enlever pour réparation ou toute autre cause, des pompes ou accessoires quelconques, sans que la Compagnie ait le droit de s'y opposer ;

Qu'en effet, d'après l'article 5 du tarif P. V. numéro 129, dont les termes sont généraux, les personnes ou entreprises qui ont obtenu l'immatriculation (obligatoire d'après l'article premier) ne peuvent apporter aucune modification, de quelque nature qu'elle soit, aux wagons admis, sans l'autorisation écrite de l'administration qui a immatriculé le véhicule ; que, par suite, les pompes et les échelles se trouvant rivées au plancher du wagon et faisant corps avec le véhicule, ne peuvent être enlevées sans l'autorisation donnée par écrit par la Compagnie ;

Attendu qu'aux termes de l'article 103 du Code de commerce, la Compagnie est responsable de toute marchandise dont le transport lui est confié ; qu'en supposant même que le mandat qu'elle a de veiller à la conservation des objets transportés fût gratuit, elle ne

serait pas exonérée de toute responsabilité et devrait supporter les conséquences des vols commis sur son réseau ;

Mais qu'elle ne saurait, en l'espèce, invoquer la gratuité de son mandat, puisqu'elle a perçu 0 fr. 25 par jour d'après un tarif ayant force de loi ;

Attendu qu'au moment de l'immatriculation, le wagon est pesé avec tous ses accessoires fixes et mobiles, et qu'au cas où la tare est supérieure aux limites fixées par l'article 2 du tarif P. V. 129, l'excédent de poids mort est taxé à raison de 0 fr. 05 par tonne et par kilomètre en sus de la tare afférente à la marchandise ; que l'on ne saurait prétendre que les accessoires et agrès ne font pas partie du wagon-réservoir ;

Attendu que les dépens sont toujours à la charge de la partie qui succombe ;

Le Tribunal, jugeant publiquement, contradictoirement et en premier ressort ;

Déclare recevable la demande de Roger frères et, statuant au fond, condamne la Cie Paris-Lyon-Méditerranée à payer à Roger frères la somme de deux cent-vingt francs, montant de la pompe et des agrès faisant partie du wagon-réservoir dont s'agit ; ensemble aux intérêts légitimes ; rejette, comme non fondée et non justifiée, la demande en dommages-intérêts de Roger frères ; condamne la Cie Paris-Lyon-Méditerranée aux dépens, liquidés à 26 fr. 25, à ce non compris le coût du papier de l'expédition, droit de greffe et enregistrement du présent jugement.

BERTRAND, *Président.*

E. LEGAL, *Greffier, signés.*

Enregistré à Nimes (A. J.), le 12 décembre 1906, folio 74, case 16. Reçu 15 fr. 75.

BOUSSOULADE, *signé.*

Voir dans le même sens les jugements des Tribunaux de Cette (12 novembre 1907), de Marseille (19 janvier 1909).

N.-B. — Citons enfin des arrêts et jugements ayant trait au coulage des wagons-réservoirs et à des questions diverses.

Arrêt de la Cour de Limoges (15 janvier 1909).

Jugements des Tribunaux de Carcassonne (11 mars 1907), d'Aubusson (28 novembre 1907), d'Ussel (3 février 1906).

TABLE DES MATIÈRES

HISTORIQUE

Pages.

L'origine des wagons-réservoirs. — La spécialisation des wagons. — La question du matériel appartenant aux particuliers. — Les premiers tarifs. — Le premier wagon-réservoir et les premières entreprises de location. — Le wagon-foudre 8

PREMIÈRE PARTIE

Organisation actuelle de l'Industrie. — Vue d'ensemble 25

CHAPITRE PREMIER. — Le Matériel. — Description. — Prix moyen. — Les foudres et accessoires. . . . 26

CHAPITRE II. — Le régime administratif. — Vue d'ensemble. — Assimilation au matériel des Compagnies de chemin de fer. — Tarif P V 129 et réglementation des droits des propriétaires des wagons-réservoirs . 31

CHAPITRE III. — Tableau actuel de l'industrie. — L'emploi des wagons-réservoirs. — Les locations. — L'extension du transport par wagons-réservoirs. — La location du réservoir au point de vue financier. 52

Pages

CHAPITRE IV. — Syndicat et association. — Les causes de l'union et ses premières formes. — Le cartel de 1907. — Les adhérents privilégiés. — La dénomination. — Le prix minimum. — Le contrôle. — Atténuations. — Mesures accessoires. — Les effets et l'avenir du cartel. 70

CHAPITRE V. — Les victimes des wagons-réservoirs . . . 98

§ 1. — La location de futailles. — La location de futailles historique. — La décadence de la location de futailles. — La campagne contre le réservoir. — Les prix de transport des vins par fûts et par réservoirs. — Le wagon plateforme. — L'échec 98

§ 2. — La vente des vins en gare. 124

DEUXIÈME PARTIE

Les principaux rapports juridiques engendrés par l'exploitation des wagons-réservoirs . . 133

Préambule. — Division du sujet 133

CHAPITRE PREMIER. — Le contrat de location du réservoir. — Sa nature. — Les difficultés venant du caractère mobilier de l'objet 136

CHAPITRE II. — Le contrat de transport du wagon et de son contenu. — Le transport de la marchandise. — Le transport du wagon à l'état plein. — Le transport du wagon à l'état vide. — Les effets du contrat de transport des wagons à l'état plein et à l'état vide. . 167

Pages

CHAPITRE III. — Le contrat qui unit les Compagnies de chemin de fer aux propriétaires des wagons. — Sa nature — Le louage d'ouvrage. — Le prêt à usage. — Le contrat de dépôt 180

CONCLUSION. 189

APPENDICE. 191